OZN

Cele 12 triunghiuri ale morții

Antonio Ribera

Editura LUCMAN

ANTONIO RIBERA

CELE DOUĂSPREZECE TRIUNGHIURI ALE MORȚII

ANTONIO RIBERA

CELE DOUĂSPREZECE TRIUNGHIURI ALE MORȚII

Traducere de
Corina Marcovici

Editura Lucman

Editor: Lucian Borleanu
Tehnoredactor: Ovidiu Brezan
Coperta: Editura Lucman

Titlul original:
Los doce triángulos de la muerte

Copyright © 1994 by Antonio Ribera
Translation copyright © 1999 Editura ***Lucman***

Toate drepturile pentru ediţia de faţă
sunt rezervate Editurii Lucman
Reproducerea integrală sau parţială a textului
fără acordul editurii este interzisă
şi va fi pedepsită conform legilor în vigoare.

EDITURA LUCMAN – Bucureşti
Bd. Al.I. Cuza, nr. 91, sectorul 1
Telefon/fax: 01-223 77 55

ISBN: 973-9439-28-4

CUPRINS

Prolog 7

PRIMUL TRIUNGHI:
BERMUDELE 10

AL DOILEA TRIUNGHI:
MAREA DIAVOLULUI 40

AL TREILEA TRIUNGHI:
VESTUL MEDITERANEI ŞI INSULELE CANARE — I 58

AL TREILEA TRIUNGHI:
VESTUL MEDITERANEI ŞI INSULELE CANARE — II 131

AL PATRULEA TRIUNGHI:
AFGANISTAN ŞI GOLFUL PERSIC 169

AL CINCILEA TRIUNGHI:
ARGENTINA ŞI PATAGONIA 183

CEL DE-AL ŞASELEA ŞI AL ŞAPTELEA TRIUNGHI:
POLUL NORD ŞI ANTARCTICA 197

AL OPTULEA ŞI AL NOUĂLEA TRIUNGHI:
AUSTRALIA ŞI NOUA ZEELANDĂ 235

„TRIUNGHIURILE" DIN AFRICA DE SUD,
PACIFICUL DE NORD ŞI PACIFICUL DE SUD 244

Anexă 248

Prolog

„Ne îndreptăm către un soare uriaş!"

Acesta a fost ultimul mesaj trimis de radiotelegrafistul avionului antisubmarin Grumman, dispărut pe 1 iulie 1969. După ce a expirat timpul de întoarcere, iar aparatul de zbor nu a revenit la bază şi nici n-a răspuns la apelurile transmise, s-a organizat o mare operaţiune de căutare cu nave care au străbătut o mare zonă marină. Dar nu s-au găsit decât nişte resturi disparate ale aparatului dispărut, dintre care două scaune.

Cu puţin timp înainte, pe 15 mai al aceluiaşi an, alt avion Grumman a căzut în aceeaşi zonă.

În ambele cazuri, numărul victimelor şi celor daţi dispăruţi s-a ridicat la paisprezece. Ancheta organizată de autorităţi a declarat sinistrul drept „inexplicabil."

Dar, între anii 1952 şi 1970, au dispărut cinci submarine moderne, tot în mod inexplicabil, în aceeaşi regiune.

La aproximativ opt sute de kilometri nord-nord-est de această zonă, într-un loc reprezentat doar printr-un punct pe hartă, se află unul din cele mai mari cimitire de avioane de pe glob: din 1945 până în 1969 s-au produs unsprezece catastrofe aeriene, care au făcut mai mult de două sute de victime omeneşti. Cititorul avizat va presupune, evident, că ne referim la vestitul şi fatidicul „Triunghi al

Bermudelor", cunoscut de asemenea sub numele de „Triunghiul morţii" sau „Triunghiul diavolului".

Dar nu este aşa.

Ne referim la întâmplări care au avut drept scenariu un punct de pe planetă situat la *mii de kilometri* de Triunghiul Bermudelor, dar unde au acţionat de asemenea, se pare, forţe malefice şi misterioase.

Pentru că Triunghiul Bermudelor nu este unicul, nici pe departe: este cel mai cunoscut, cel care s-a bucurat de cea mai mare „publicitate" (iar azi ştim că aceasta este motorul care pune totul în mişcare în epoca noastră) şi cel în care tranzitul maritim şi aerian este poate mai intens decât în celelalte „triunghiuri" de pe pământ.

„Triunghiul" la care ne referim acum se găseşte în vestul Mediteranei: este situat între muntele Canigó, în Pririneii francezi (unde s-au pierdut avioanele amintite), localitatea africană Tinduf, aproape de graniţa cu Mauritania, Maroc şi Algeria şi Insulele Canare. În toată această zonă extinsă se observă foarte des OZN-uri (mai ales în sudul Spaniei), nu numai la sol, ci şi pe mare sau *sub mare.*

Dar nu am descoperit nimic nou: acest triunghi al morţii şi alte unsprezece semnalate deja de marele cercetător Ivan Sanderson şi colaboratorii săi de la *Society for the Investingation of the Unexplained* (Societatea pentru Cercetarea Inexplicabilului) din New Jersey. Este vorba de zonele de „mari perturbaţii magnetice". Două dintre ele sunt polii, iar celelalte sunt toate zone marine (cu excepţia unei unice zone terestre, în Afganistan) şi se află în jur de 30° latitudine la nord şi la sud de ecuator, la intervale de 72° în ceea ce priveşte longitudinea. Pe parcursul acestei cărţi vom asista la diverse fapte surprinzătoare legate de aceste zone (care sunt mai mult romboidale, decât triunghiulare).Toate sunt zone „fierbinţi", unde apariţiile OZN sunt frecvente şi numeroase; aproape toate sunt traversate de faimoasa linie BAVIC, descoperită de Aimé Michel, sau se află în apropierea ei şi în toate s-au produs fapte inexplicabile şi dispariţii de vase şi avioane.

De mult timp, tot stând şi dezgropând întâmplări ignorate, fapte pierdute în arhive militare obscure, în biblioteci acoperite de colb sau în ziare de provincie, mi s-a înfiripat dinaintea ochilor un tablou din ce în ce mai enigmatic.

Această carte încearcă să reia toate aceste fapte, să le prezinte în ordine şi să elaboreze o teorie, pentru a le putea explica. Pentru că „triunghiurile" există, sunt aici.

Iar aceasta este o realitate de netăgăduit.

PRIMUL TRIUNGHI: BERMUDELE

Este practic obligatoriu să începem cu cel mai important triunghi: cel al Bermudelor. Nici unul din ele nu a suscitat atâtea comentarii; probabil că în nici un loc nu s-au înregistrat atâtea incidente şi dispariţii. În prolog, am amintit una din cauzele posibile: localizarea lor geografică într-o zonă de intens tranzit maritim şi — mai recent — aerian. Albii îi frământă apele de la începutul secolului XVI.

În 1513, Juan Ponce de León, care l-a însoţit pe Colón în cea de-a doua călătorie după descoperirea Americii, a obţinut o licenţă care-l autoriza să colonizeze Bimini, o insulă paradisiacă, despre care se spunea că posedă o fântână ale cărei ape dau tinereţe veşnică. Exploratorul francez de origine rusă, Dimitri Rebikoff, a descoperit pe coastele insulei Bimini, la mică adâncime, un zid „ciclopic", se pare artificial, care înainte de fuziunea gheţurilor polare care au marcat ultima glaciaţiune, acum 11.000 sau 12.000 de ani. se afla fără îndoială deasupra nivelului mării.

În peninsula Florida se găsesc ruinele celui mai vechi port european ridicat pe actualul teritoriu al Statelor Unite: San Augustin, fondat în 1565, cu patruzeci şi doi de ani înainte ca englezii să pună bazele oraşului Jamestown. Consiliul Indiilor afirma că, din 1510, nave şi flote întregi ale Coroanei Spaniei se

duceau şi se întorceau din Florida. Florida apare pe cea mai veche hartă a Americii care a ajuns până la noi: harta Cantino, din 1502.

Dar să revenim la Ponce de León. Acesta a descoperit coastele Floridei în ziua de Florii a anului 1513. De aici i-a venit numele cu care a botezat ceea ce credea a fi o insulă. Întors în Spania anul următor, a obținut de la rege o autorizație pentru colonizarea „insulelor Bimini şi Florida" şi a fost numit *adelantado* (guvernator civil şi militar).

Dăm toate aceste date istorice pentru că, după cum vom vedea, ciudatele dispariții de vase în această zonă datează încă din vremea cuceririi şi colonizării spaniole, când apele la nord de Porto Rico erau traversate de vestitele „flote de argint". Multe din aceste galioane zac pierdute pe fundul mării, stârnind lăcomia a nenumărați aventurieri şi căutători contemporani de comori.

Dar poate că unele din aceste comori se află la adâncimi de neatins. De fapt, la nord-est de Porto Rico, fundul Oceanului Atlantic coboară brusc la 9220 de metri, formând aşa-numitul „Șanț Porto Rico" sau Groapa Porto Rico. Această vale submarină adâncă este paralelă cu coasta de nord a marii insule din Antile, de care o despart 160 kilometri. Este cea mai mare adâncime înregistrată de oceanografi în Atlantic. Se poate compara doar cu *Challenger Deep*, între Guam şi Yap, în Pacific, cu cei 10.911 m ai săi, sau cu Groapa Marianelor, care coboară până aproape de 11.000 m. Este ciudat — şi semnificativ — să observăm că aceste mari fose marine se întâlnesc în alt „triunghi al morții" de care vom vorbi în această carte. Groapa Marianelor are cea mai mare adâncime înregistrată până acum pe glob. În ea ar încăpea fără probleme Muntele Everest... ba chiar ar mai rămâne doi kilometri!

Majoritatea autorilor care se ocupă de Triunghiul Bermudelor ar începe lista lor de dispariții de vase cu cazul *Rosalie*, o mare navă franceză, care se afla în derivă în 1840, într-un punct de pe ruta sa de la Havana în Europa, în zona Triunghiului, cu pânzele întinse,

marfa intactă, dar fără nimeni la bord. Un caz care aminteşte de celebra *Mary Celeste...*

După 40 de ani are loc alt caz ciudat. În 1880 se înregistrează dispariţia inexplicabilă a fregatei britanice *Atalanta,* care plecase din Bermude spre Anglia cu 296 de persoane la bord.

Dar, ştie oare cititorul că, de la începutul secolului al XVIII-lea şi până în 1814 s-au înregistrat nici mai mult nici mai puţin decât zece dispariţii de vase în Triunghiul Bermudelor? Este vorba de cazuri perfect documentate — este vorba de trei galioane spaniole — care au fost „dezgropate" de cercetătoarea nord-americană Adi-Kent Thomas Jeffrey. Le vom enumera în ordine cronologică:

1609 – *Sea Venture,* vas englez.
1609 – baleniera vasului *Sea Venture.*
1686 – trei vase ale piratului Grammont.
1705 – trei galioane care escortau nava *Nuestra señora de Guadalupe.*
1812 – pachebotul nord-american *Patriot.*
1814 – *Wasp* (Viespea), vas de război al SUA.

Sea Venture transporta colonişti în Virginia, colonie britanică recent fondată în iulie 1609. La bord se aflau 150 de bărbaţi şi femei. Cu ei călătorea William Strachey, secretar al coloniei Virginia. Comandantul vasului şi al expediţiei era Sir George Somers. Totul a fost bine până când nava a intrat în zona Triunghiului. Atunci s-a dezlănţuit o furtună cumplită care a zguduit vasul patru zile şi patru nopţi, în timp ce oamenii încercau să oprească apa care pătrundea pe toate părţile. În cele din urmă, furia elementelor a învins şi biata *Sea Venture* s-a zdrobit de coasta Bermudelor, unde s-a împotmolit. Fără să piardă vremea, Sir George Somers a ordonat părăsirea vasului, lăsat în voia valurilor, care l-au distrus încet-încet.

Toţi au pus piciorul pe pământ cu teamă. Bermuda, insula descoperită în 1515 de spaniolul Juan de Bermúdez şi care i-a primit numele, îşi căpătase o proastă reputaţie printre marinarii englezi. Compania londoneză Lloyd era foarte îngrijorată de pierderile suferite de flota Majestăţii Sale în acele ape. Aceste pierderi erau cumplite, mult superioare celor suferite de flota britanică în alte părţi ale globului şi nu toate se puteau pune pe seama pirateriei, deşi se practica des pe ruta bogatelor „Flote de argint", care-şi lăsau anual preţioasa încărcătură din Mexic şi America de Sud până la Sevilla. Punctul obligatoriu de întâlnire era La Habana, unde se formau convoaiele bine înarmate, care trebuiau să traverseze Atlanticul.

Dar multe galioane nu au ajuns niciodată la punctul de întâlnire. Mai mult de trei sute de nave încărcate cu comori dorm somnul etern între coralii din zona Caraibelor.

Sunt mai mult de trei sute de insule coralifere — unele doar nişte recifuri — în această zonă a Atlanticului. Chiar şi azi, doar douăzeci dintre ele sunt locuite. În secolele XVI şi XVII marinarii se fereau ca de ciumă de aceste insule. Superstiţioşi şi înspăimântaţi, le numeau „Insulele Diavolului". Se zvonea că diavoli cumpliţi se ascundeau sub acele ape trădătoare, care nu însemnau decât moarte pentru navigatori.

În acele ţinuturi cumplite au rămas naufragiaţi şi fără adăpost echipajul şi coloniştii de pe *Sea Venture*. Erau îngroziţi, mai ales când nava dezmembrată de pe care apucaseră să fugă s-a desprins de stâncă scoţând un zgomot cumplit şi s-a scufundat. Acolo va rămâne timp de secole, până când în 1958, doi scufundători, Edmund Downing din Virginia şi Teddy Tucker, din Bermude au descoperit mormântul marin al ghinioniste nave, scufundată în Fuerte Santa Catalina.

Naufragiaţii au reuşit să reziste nouă luni pe insula pustie, până să poată fugi de pe ea. Din fericire, nu le-a lipsit nici lemnul, nici mâncarea. Insula oferea ambele articole din abundenţă. Ca să nu se

plictisească, William Strachery, secretarul coloniei Virginia, a relatat în jurnalul său toate întâmplările cumplite pe care le-a trăit. Strachey nu avea de unde să ştie că jurnalul său va cădea mai târziu în mâinile unui tânăr dramaturg, pe nume William Shakespeare, care va folosi naufragiul *Sea Venture* ca sursă de inspiraţie pentru una din operele sale cele mai misterioase: *Furtuna.* Dar Strachey a spus ceva mai mult „Lebedei din Stratford-on-Avon": i-a inspirat chiar personajul Ariel. Strachey povesteşte în jurnalul său că, în timp ce Sir George Somers stătea într-o noapte calmă pe punte, înainte de naufragiu, a observat deodată o lumină care venea de sus. A ridicat privirile şi a văzut o minge de foc, foarte strălucitoare, în mijlocul catargului mare. *Dar mingea se mişca!* S-a ridicat până în vârful catargului, a trecut de velă, în timp ce se stingea şi se aprindea. După ce a dispărut complet timp de câteva minute, s-a aprins din nou şi a părăsit vasul ca o fantomă.

Strachey a amintit acest episod în jurnalul său. Fără să ştie, în felul acesta a făcut să se nască spiritul luminii, etericul Ariel shakesperian...

Ce ar putea fi lumina misterioasă văzută de Sir George? Atât de des invocatul foc de San Telmo sau...? „M-am dus la bordul navei regelui", spune Ariel în *Furtuna.* „Ba la proră, ba la pupa, ba pe punte, ba în cămări, am semănat uimire peste tot. Când mă separam şi ardeam ici-colo, pe catargul mare, pe pânze, când îmi reuneam flăcările..." (*Furtuna,* actul I, scena 2).

Să fi fost focul de San Telmo? Dar atunci, ce este Focul de San Telmo? După unii meteorologi, este tipul de descărcare în coroană observată la vase, în condiţii similare unei furtuni electrice. Descărcările atmosferice umplu de electricitate catargele şi toate structurile înalte. Rezultatul este o luminozitate sferică care poate fi remarcată în jurul acelor puncte. Acest fenomen era foarte accentuat la vasele vechi, care aveau în general multe catarge. Apariţia acestei luminozităţi în beznă avea efecte surprinzătoare pentru marinarii superstiţioşi de atunci, care nu cunoşteau explicaţia ştiinţifică a

fenomenului... Romanii erau familiarizaţi şi ei cu acest fenomen şi credeau că era geniul protector al lui Castor şi Polux; Seneca spunea că erau stelele care se aşezau în vârful catargelor, iar marinarii de toate vârstele şi naţionalităţile considerau focul San Telmo drept un semn de protecţie divină... deşi în cazul bietei nave *Sea Venture* a prezis o catastrofă.

Dar ceea ce a văzut Sir George Somers ar putea fi de asemenea ceea ce ufologii de azi cunosc sub numele de *foo-fighters* (luptători de foc). Observaţi pentru prima oară în timpul celui de-al doilea război mondial de piloţii Escadrilei 415 de vânătoare nocturnă a Statelor Unite, încartiruiţi la Dijon (Franţa), care i-au luat drept arme secrete germane (fără să ştie că piloţii Luftwaffe le vedeau şi ei şi le considerau arme secrete aliate), apăreau aviatorilor uluiţi ca nişte mingi incandescente care le urmăreau aparatele de zbor, adesea în formaţie, ca şi când ar fi ascultat de o comandă inteligentă (probabil de la distanţă). „Obiecte" imateriale de acest gen au fost văzute şi înainte şi după celui de-al doilea război mondial, dar atunci s-au făcut remarcate cel mai mult. Acestei enigme adăugăm deci ciudata observaţie a căpitanului Somers, care a servit cel puţin ca să dăruiască literaturii universale minunata figură a lui Ariel, Geniul Furtunii...

Să revenim la naufragiaţii de pe *Sea Venture* şi la vicisitudinile lor. Din fericire, baleniera vasului s-a salvat. Micuţa ambarcaţiune a fost pregătită pentru o lungă călătorie şi a plecat la bord cu mai mulţi oameni, sub comanda contramaistrului Henry Ravens, cu misiunea de a căuta ajutor. După o încercare ratată (baleniera s-a întors după două zile), pentru că nu a reuşit să găsească un canal navigabil între recifurile de coral, a plecat definitiv pe 1 septembrie.

De atunci nu s-a mai ştiut nimic de balenieră, de Hanry Ravens sau de oamenii care-l însoţeau. Şi nici de cele trei vase cu care cumplitul pirat francez Grammont şi două sute de oameni au jefuit Tortuga în 1686. După opt luni, în două vase urâte dar solide, pe care şi le construiseră naufragiaţii, a plecat altă echipă de ajutor. Era

10 mai 1610, aproape un an de la naufragiu. De data aceasta, misiunea a fost încununată de succes şi mult-încercaţii marinari englezi au reuşit să ajungă la Jamestown, care se afla la 580 mile, exact în cincisprezece zile de navigaţie, fără incidente.

Să trecem acum la spanioli. Ştia cititorul că în jurnalul lui Cristofor Columb, amiralul spune că el şi oamenii lui au văzut „o surprinzătoare minge de foc" care a căzut în mare în timp ce navigau prin apele zonei fatidice? Columb vorbeşte şi el de spaima pe care au trăit-o oamenii săi când au observat că acul busolei „înnebunea" când intrau în apele Bermudelor. Mărturia sa este prima pe care o avem despre fenomenele ciudate (asociate cu electromagnetismul) observate în acea zonă a globului.

Au trecut ani. Spania a început să primească averile în aur, argint şi specii îmblânzite din Lumea Nouă. S-au organizat rute unice. Galioanele care plecau din America de Sud se întâlneau în regiunea Istmului de Panama, de unde navigau în bloc până La Havana, cel mai important port spaniol al Americilor. De aici, într-un convoi înarmat până-n dinţi, ca să se apere de hoţi şi piraţi, galioanele se duceau la Sevilla. După ce scăpau de strâmtorile Floridei şi Canalului Bahamas, treceau prin faţa lui Cayo Hueso şi intrau în curentul Golfului, pentru a urca spre nord. Obiectivul lor era capul Hatteras, pe coasta Carolinei, de unde flota vira spre est, în drum spre Europa.

În felul acesta, după cum remarca Adi-Kent Thomas Jeffrey, galioanele spaniole treceau pe lângă latura vestică a Triunghiului fatal. Vasele grele, cu foarte puţini marinari, se băgau în gura lupului. Se pierdeau mulţi, din cauze perfect naturale (furtuni, cicloane, taifunuri, tornade). Încărcate până la refuz, cu linia de plutire coborâtă, burduhănoasele corabii se legănau puternic, spre groaza marinarilor care le manevrau. Flote întregi au fost împrăştiate ori s-au pierdut. În secolul al XVI-lea, s-au scufundat 41 de galioane încărcate cu comori; în secolul următor, alte 38 le-au urmat în umedul mormânt.

Dar sunt anumite cazuri de dispariţie care nu se explică atât de uşor prin cauze naturale.

De exemplu cele trei galioane care escortau nava *Nuestra Señora de la Guadalupe*. Flota era compusă din cinci nave, sub conducerea lui Juan Manuel de Bonilla. Întâlnirea flotei s-a realizat, ca de obicei, la Havana, în toamna lui 1750. Bonilla se afla pe nava amiral, un galion cu punte înaltă, numit *Nuestra Señora de la Guadalupe*. Drumul până la capul Hatteras, trecerea prin strâmtoarea Floridei şi Canalul Bahamas s-au realizat fără incidente. Dar, când s-a apropiat de capul Hatteras, apele au început să se agite şi cerul să se întunece. Căpitanul Bonilla, marinar experimentat, ştia că se apropia de unul din punctele cele mai periculoase din Atlantic, pentru că acolo se reunea curentul cald al Golfului cu celelalte reci din Marea Arctică, creând o zonă de mari turbulenţe. Ca şi când n-ar fi fost de ajuns, în acele ape se aflau insule joase, nisipoase, populate de aventurieri care se dedicau scoaterii navelor împotmolite şi recuperării resturilor naufragiului, care, din nefericire, erau foarte frecvente acolo.

Cum era logic, experimentatul marinar a ordonat ca vasul să se îndrepte spre est. Dar la orele opt în noaptea aceea, s-a stârnit o furtună violentă, însoţită de un vânt ca de uragan, care a zguduit periculos galioanele încărcate.

S-a lăsat întunericul, în timp ce marea şi vântul şi-au dublat forţa. Bonilla a pierdut legătura cu celelalte vase din flota sa. Împiedicat de uragan, s-a văzut obligat să caute refugiu în portul cel mai apropiat. Galionul a ajuns forţat la gurile râului Ocracoke, unde a putut în sfârşit să arunce ancora şi să-şi lingă rănile. Timp de o lună, Bonilla a fost oaspetele guvernatorului Carolinei, care s-a purtat frumos cu spaniolii, în ciuda faptului că semnarea tratatului de la Aix, care pusese capăt ostilităţilor dintre Spania şi Anglia, era încă recentă şi trezea temeri şi ranchiună între cele două naţiuni. Dar Bonilla a putut să-şi salveze galionul care transporta mai mult de un milion de monede de aur!

Înainte ca flota să fie împrăştiată de furtună, Bonilla a zărit cu binoclul una din nave care se clătina în furtună. Pe urmă a crezut că s-a împotmolit în nisip, de unde a fost scoasă de bandiţii care mişunau în acele locuri şi care puseseră mâna pe 32.000 monede. Această sumă cu o parte din echipaj a fost dusă la Norfolk, iar de acolo s-a îmbarcat cu destinaţia Anglia.

Înainte să plece de pe coastele Carolinei, după ce *Nuestra Señora de Guadalupe* a fost reparată de specialişti, Bonilla s-a interesat din nou de cele trei galioane dispărute. NU ŞTIA NIMENI NICI UN CUVÂNT DESPRE ELE. Nu se găsise nici măcar un lemn plutind pe apę; nici o urmă de naufragiu pe coastele Carolinei sau pe nenumăratele insule nisipoase, populate de „experţi" în arta de a recupera rămăşiţele vaselor pierdute; nici un cadavru nu a fost aruncat de valuri pe o plajă şi nici nu a fost găsit plutind pe mare... O avere imensă care consta din aur, argint, cacao, se topise în aer, împreună cu zeci de oameni...

În acest caz avem un precedent (maritim) al celebrei „escadrile pierdute", cele cinci avioane „Avenger" care au dispărut în 1945, fără să lase urme, după ce au plecat de la baza lor din Fort Lauderdale (Florida).

Au trecut şaizeci de ani. Coloniile engleze din America de Nord şi-au câştigat independenţa. O naţiune nouă şi tânără, Statele Unite, s-a născut în nordul continentului american. Fără îndoială, un nou război confrunta vechea colonie cu vechea sa metropolă. Iar în acest război participa, în calitate de corsar, *Patriot,* un pachebot experimentat care fusese înarmat corespunzător, abandonând cabotajul destinat transportului de mărfuri şi corespondenţă din port în port.

Dar un destin aparte era hărăzit acestui vas. Serviciile sale fuseseră solicitate pentru o misiune nesperată: s-o ducă pe prima doamnă a Carolinei de Sud, Theodosia Burr Alston, la New York, pentru a se întâlni cu tatăl ei, Aaron Burr, fostul vicepreşedinte al

Statelor Unite, care se întorsese în țara sa după patru ani de rezidență în Anglia.

Theodosia era soția lui Joseph Alston, guvernatorul Carolinei de Sud. Dar tragedia tocmai se abătuse asupra familiei: fiul celor doi, de câțiva ani, a murit de malarie. Distrusă, Theodosia a hotărât să meargă cu orice preț la New York, gândindu-se că i-ar prinde bine să schimbe mediul.

Patriot a fost pregătit corespunzător să-și primească ilustra pasageră. S-au demontat piesele de artilerie. S-a reușit ca forțele britanice care blocau trecerea navală pe coastele Americii de Nord, să autorizeze drumul vasului către New York. De îndată ce a fost totul gata, *Patriot* a ridicat ancora pe 31 decembrie 1812. Theodosia era însoțită de un unchi din partea soțului, William Algeron Alston, medicul ei — pentru că tânăra doamnă de douăzeci și nouă de ani avea o fire delicată și moartea fiului fusese o mare lovitură pentru ea — servitoarea și tânărul Thimoty Green, însărcinat de soțul ei să-i păzească soția.

Comanda vasului se afla în mâna unui marinar experimentat, căpitanul Overstocks. Nu exista unul mai bun ca el pe toată coasta Atlanticului. Theodosia era pe mâini bune. Soțul ei, Joseph Alson, știa acest lucru și știa de asemenea că drumul până la New York nu dura decât cinci zile.

Nava a pornit pe timp bun și o mare liniștită. Toate condițiile erau favorabile.

Dar nici nava, nici persoanele de la bordul ei nu au mai fost văzute niciodată.

Toate încercările disperatului ei tată și neconsolatului soț au eșuat. S-a emis treptat fiecare ipoteză în parte. Furtună? A fost un timp minunat în toate cele cinci zile cât ar fi trebuit să dureze drumul. Pirați sau corsari englezi? Vreun supraviețuitor sau membru al vasului pirat ar fi povestit ceva mai devreme sau mai târziu. (Toate relatările care au circulat înainte în cârciumile portuare nu au fost simple scorneli).

Triunghiul făcuse o nouă victimă.

Războiul american de independență a provocat altă dispariție misterioasă în „Triunghi". De data aceasta este vorba de un vas de război... Un vas legendar, care a devenit celebru datorită îndrăznelii sale și a căpitanului său, Johnston Blakeley. Era vorba de *Wasp*, iar vasul și-a meritat numele de *Viespe,* pentru că a provocat „înțepături" dureroase englezilor.

După o campanie navală strălucită care a durat din 1811, an în care Clakeley a primit conducerea vasului *Wasp*, până în iunie 1814, acest vas și căpitanului său, ale căror nume erau cunoscute de toți au dispărut misterios în acele ape fatidice.

Nu s-a mai auzit nimic de căpitanul Blakeley, de „înțepăturile" sale și nici de vas. Nimic, nici o veste, nici un bilețel lăsat într-o sticlă, nici o parâmă care să plutească în derivă... Cum a putut să dispară în neant ambarcațiunea care înfruntase cu succes cele mai bune vase ale Majestății Sale? O ciudată coincidență: primul vas *Wasp,* capturat și apoi folosit de englezi, a întreprins și el o traversare în acel an, 1814 și s-a pierdut la fel ca *Wasp-ul* lui Blakeley pe Tărâmul Fără Întoarcere.

Prin care ciudată poartă a timpului și spațiului au trecut ambele vase?

Avioane dispărute

După cum a observat probabil cititorul, această carte nu se referă la dispariţiile „clasice", care figurează în aproape toate cărțile despre Triunghiul Bermudelor, ci la acele cazuri puțin „virgiliene" (cum denumește bunul meu prieten anumite observații izolate de OZN-uri) și care nu au fost luate în considerare de autorii care s-au ocupat de această temă. Cine dorește să se documenteze amplu,

poate face apel la strălucita operă a lui Alejandro Vignati, care reprezintă cea mai lucidă şi penetrantă relatare despre dispariţiile misterioase din Triunghi publicată până la această dată.

Prin urmare, în capitolul dedicat avioanelor, nu voi relata în detaliu celebrul caz al „Escadronului pierdut" — cele cinci avioane de vânătoare şi bombardiere „Avenger TBM", dispărute fără urmă pe 5 decembrie 1945, sau cazul uriaşului hidroavion „Martin Mariner PBM" trimis în ajutorul lor.

Dar ceea ce cititorul nu ştie în mod sigur este faptul că la *două ore* după ce avioanele Zborului 19 au rămas teoretic fără combustibil, s-a primit un mesaj radio slab şi repetat, la baza de la Fort Lauderdale, Florida. Acel semnal era alcătuit din două litere „FT... FT..." şi făcea parte dintr-un cod individual de zbor, care nu ar fi putut să fie utilizat de alt vas sau avion. Slabul apel s-a primit la 19:04, când se pierduse deja orice speranţă că avioanele ar mai putea fi încă în văzduh.

Din ce „altă dimensiune" din ce „spaţiu temporal" s-o fi emis misteriosul mesaj?

8 mai 1927 reprezintă o dată memorabilă în analele aviaţiei franceze. Doi aviatori francezi, căpitanii Charles Nungesser şi François Coli se pregăteau să traverseze Oceanul Atlantic de la est la vest şi să câştige astfel premiul de douăzeci şi opt mii de dolari oferit în 1919 de Raymond Orteig primului aviator care ar realiza un zbor fără escală între New York şi Paris sau invers. Orteig era un bogat proprietar de hoteluri, care spera în acest fel să-şi sporească averea, punând bazele liniilor aeriene regulate care să survoleze Atlanticului.

Din cauza vânturilor care biciuiau Atlanticul de Nord, ruta Paris–New York era mult mai dificilă decât cea în sens invers. La data amintită, cei doi curajoşi aviatori au decolat din Paris cu avionul lor botezat cu numele de *Oiseau Blanc,* Pasărea Albă. Toată lumea aştepta cu emoţie şi nerăbdare vestea sosirii sale la New York. Dar această veste nu a sosit niciodată. *Pasărea Albă* cu

Nungesser şi Coli la bord a dispărut misterios după ce a survolat Marea Sargaselor.

La puţin timp de la această dispariţie, pe 20 mai al aceluiaşi an, 1927, un tânăr nord-american complet nebun se îmbarca de la New York într-un avion ticsit cu benzină, pentru a ateriza după 33 ore şi 31 minute pe aerodromul parizian Le Bourget. Micul avion monomotor era *Spirit of St. Louis,* iar pilotul său, tânărul Charles A. Lindbergh. Atlanticul fusese învins. Nungesser şi Coli surâdeau din locul atemporal unde se găseau.

Au trecut anii. Deşi un tânăr îndrăzneţ traversase Atlanticul de la vest la est, asta era o adevărată aventură şi-i tenta pe cei mai buni piloţi de pe ambele continente. În primul rând, motoarele din acea epocă nu ofereau siguranţa necesară unei călătorii atât de lungi. Au trebuit să treacă ani pentru a se crea motoare mai perfecţionate, dintre care se remarca „Wright Whirlwind". Era un motor în stea, răcit cu aer, cu o putere de 200 CP. Cu un astfel de motor a fost echipat aparatul lui Lindbergh.

În Spania, cea mai înaintată limbă de pământ a Europei în Atlantic, se urmărea cu emoţie titanica sarcină. Un profesor al şcolii de aviaţie Cuatro Vientos, căpitanul Mariano Barberán, păstra cu grijă într-o mapă toate relatările despre aceste încercări. În inima lui, simţea dorinţa să-l imite pe Lindbergh. A început să pregătească meticulos un extraordinar *raid,* cum se spunea pe atunci, care să-l ducă din Spania în Mexic, cu escală în Cuba.

I-a prezentat proiectul prietenului şi însoţitorului său, locotenentul Collar. „Ţi-ar plăcea să mă însoţeşti ca pilot?"

Collar a acceptat entuziasmat. Astfel, după o minuţioasă pregătire, într-o zi a anului 1933, avionul lui Barberán şi Collar a decolat de pe aeroportul sevillan din Tablada, pentru a ateriza după un zbor de 40 de ore şi 5 minute şi un traseu de 8.905 km deasupra Atlanticului, în provincia cubaneză Camagüey. Aeroplanul (cum se spunea atunci) a fost botezat *Cuatro Vientos* (Patru vânturi).

După o scurtă pauză, pentru revizia avionului, s-a reluat zborul de la Havana, spre Mexic. De atunci nu s-a mai ştiut de ei. Au dispărut când au survolat Triunghiul Bermudelor.

Submarine

În toate cărţile care se ocupă de Triunghiul Bermudelor se menţionează dispariţia în 1968, fără să lase vreo urmă, a submarinului nord-american cu propulsie nucleară *Scorpion.*

Fără îndoială, nici un autor nu afirmă că submarinul avea caracteristici identice cu *Thresher,* deşi acesta s-a pierdut tot într-o zonă „caldă", situată lângă latura nordică a Triunghiului Bermudelor, exact la 260 mile vizavi de coasta Noii Anglii. În acea zonă, marea are o adâncime de 2600 m. E vorba tot de misterioasa Mare a Sargaselor.

Tragedia s-a produs pe 10 aprilie 1963, în cursul unei scufundări de probă, în care trebuiau să se verifice proprietăţile magnetice ale celui mai avansat submarin nuclear produs până la acea dată de ştiinţa şi tehnologia nord-americană. Era mândria flotei şi a tuturor membrilor ei.

Aşa cum se întâmplă de obicei, oamenii de la bordul lui *Thresher* erau cei mai buni în profesiunea lor. Fuseseră selecţionaţi şi antrenaţi la modul cel mai serios. Erau pregătiţi să acţioneze instinctiv şi eficace la orice urgenţă. Dar s-a întâmplat *ceva,* imediat după ora nouă în acea dimineaţă de aprilie, pentru că nici pregătirea, nici curajul lor nu au fost de ajuns,

U.S.S. Skylark, un vas de suprafaţă care colabora cu *Thresher* în acea scufundare de probă, a primit la 9:13 următorul mesaj prin telefonul submarinului:

„Trecem prin mici dificultăţi. Avem unghi pozitiv în ascensiune. O să golesc rezervoarele. Vă ţinem la curent."

Mulți autori situează pierderea submarinului nuclear Scorpion „în interiorul" Triunghiului Bermudelor. Dar, pe această hartă se va vedea, fără îndoială, că Scorpion s-a pierdut în plin Atlantic, la 400 de mile sud-vest de Azore. În schimb, Thresher s-a scufundat lângă latura nordică a Triunghiului, la 220 mile est de Capul Cod (conform teoriei lui Lawrence David Kusche).

Nu vom ști niciodată care au fost dificultățile care se abătuseră asupra vasului *Thresher.* După patru minute s-a captat la bordul lui *Skylark* un mesaj confuz din partea submarinului. Era ultimul care avea să ajungă. Telegrafistului i s-a părut că aude cuvintele „adâncime de probă", care semnala limita maximă de scufundare a

Thresher. Submarinul avea, fără îndoială, mari dificultăți. „Ceva" îl atrăgea irezistibil spre adâncuri, fără ca puternicul vas să se poată elibera de această atracție malefică.

S-au mobilizat toate resursele puternicii flote a Statelor Unite în uriașa operațiune de căutare și salvare care a început chiar în acea zi. Dar perspectivele erau pesimiste, din cauza adâncimii de neajuns pentru oricare vas de salvare, prin intermediul tehnicilor actuale. Era imposibil să cobori o incintă clopot la acea adâncime, pentru ca echipajul submarinului de peste o sută de oameni să poată fi evacuat în grupuri de doi-trei. Și chiar presupunând că asemenea manevră ar fi fost posibilă, nu s-ar fi putut pune în practică dacă submarinul ar fi fost înclinat pe o parte. Clopotul de salvare nu se putea folosi decât dacă vasul era în poziție perfect orizontală.

Se putea planifica doar o operațiune de recunoaștere la locul dispariției. Și nu exista în toată lumea decât un singur vehicul capabil să coboare la asemenea adâncime înspăimântătoare: batiscaful *Trieste,* conceput de genialul profesor Auguste Picard, achiziționat de flota SUA. *Trieste* se găsea atunci în San Diego (California) și a fost îmbarcat imediat la bordul unui „LSD" (navă transportoare), cu care a traversat canalul Panama spre Boston, de unde a fost remorcat la suprafața mării până la locul misterioasei dispariții. Zona era ticsită de ambarcațiuni de diverse tipuri: distrugătoare prevăzute cu echipamente speciale de sonar, vase de salvare, vase-atelier și submarine convenționale.

S-a investigat fundul oceanului cu sonarul sau, încercând să se descopere neregularități în platoul abisal, care ar fi putut să dezvăluie prezența submarinului scufundat. Alte nave cercetau suprafața, în căutare de resturi plutitoare sau urme de ulei. Specialiștii marinari ascultau douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru cu hidrofoanele pe urechi, pentru a depista orice zgomot anormal din adâncuri.

Dar ofițerii superiori ai marinei se priveau disperați și neputincioși. Știau că tehnologia actuală era prea puțin avansată în

privința submarinelor de mare adâncime. Își puseseră speranța doar în vasele de investigație oceanografică.

Din fericire, era disponibilă una din cele mai moderne de acest tip, *Atlantis II.* Proprietate a Woods Hole Oceanographic Institution, *Atlantis II* finalizase cu succes probele în largul mării și se pregătea să întreprindă o expediție în Oceanul Indian. Modernul vas era echipat cu ultimele invenții în domeniul oceanografiei, dintre care o sondă de extremă precizie, cu care putea trasa conturul lui *Thresher.* Ca ajutoare, *Atlantis II* se baza pe două din cele mai moderne vase oceanografice ale flotei, *Conrad* și *Gilliss.*

Dar dificultățile de-abia urmau să înceapă. Chiar presupunând că ecosondele ar fi localizat vasul *Thresher* în umedul său mormânt, ar fi trebuit să se coboare o videocameră submarină la mai mult de doi kilometri adâncime, pentru a face fotografii. După cum comenta James H. Wakelin, Jr., subsecretar la Direcția de Investigație și Dezvoltare din cadrul marinei, coborârea unei camere până la locul unde se găsea *Thresher* echivala cu problema cu care s-ar fi confruntat un om aflat într-o barcă, pe glob, la mai mult de doi kilometri altitudine, nesigur de propria poziție și ar fi încercat să arunce o funie în plin vifor. Curenții oceanici ar fi împins videocamera în toate părțile, înainte să ajungă la destinație. Iar când ar fi ajuns, ar fi putut să se găsească la o sută metri de obiectivul său, deși vasul de pe care se coborâse ar fi fost deasupra sa.

Era ca și când ai fi căutat acul în carul cu fân. În acest caz trebuia să cauți fânul. În ciuda tuturor acestor greutăți, s-au coborât camere de televiziune și fotografiere create de doctorul Harold E. Edgerton, de la Institutul de Tehnologie din Massachusetts, și s-au făcut mii de fotografii. S-au filmat echipamente, metal răsucit și alte materiale. După ce s-a localizat cu aproximație locul dezastrului, a putut intra în acțiune batiscaful *Trieste.* Cititorul trebuie să țină cont de faptul că acest mic submarin științific se deplasează foarte încet pe fundul oceanului: așa că ar fi fost imposibil să nu depisteze o neregularitate.

În cele din urmă, *Trieste* a fost gata să inițieze căutarea. În sfera rezistentă de oțel de 7 cm grosime au intrat comandantul micului batiscaf, cercetătorul Donald L. Keach, însoțit de comandantul James W. Davies, oceanograf și comandantul Arthur Gilmore, specialist în submarine.

Sfera rezistentă, capabilă să suporte presiuni echivalente cu 15.000 m, adâncime inexistentă pe glob (ceea ce îi conferă o amplă marjă de siguranță), era suspendată de plutitorul naviform, traversat de puțul de intrare. Acest plutitor era format din diverse depozite de benzină super ușoară, cu o densitate mai mică decât apa de mare. Această parte a navei *Trieste* conținea de asemenea silozurile, ocupate cu lest. Aceste silozuri se terminau într-o pâlnie, în partea inferioară, închisă de un inel de electromagneți. Când se întrerupea curentul, cădea lestul, răpăind ca o ploaie peste sfera de oțel. Era una din celebrele „invenții îndrăznețe" ale profesorului Piccard, care, în cazul unei căderi a sistemului electric, ar fi determinat o ridicare imediată la suprafață a batiscafului, ca urmare a desprinderii întregii cantități de lest.

Dar să revenim la memorabila scufundare pe care am început s-o descriem. Acea seară de sfârșit de iunie era rece și neplăcută în Atlantic. Cerul era noros. Un „Mike Boat" (șalupă) se legăna domol pe valuri de un metru și jumătate, la 315 mile marine de Boston. Acolo jos, la 2.600 m de la suprafață, *Trieste* scruta fundul mării, luminat de puternicile sale reflectoare. În realitate, „se târa", pentru că tensiunea bateriilor sale era atât de scăzută, încât micul batiscaf, pus în mișcare de motoare electrice, de-abia se deplasa.

Desprinzându-și privirile de la micul parbriz de plexiglas, care în cea mai mare porțiune nu depășea dimensiunile unei scrumiere, comandantul Keach a luat telefonul său submarin și a apelat vasul auxiliar:

— *Mike Boat,* sunt *Trieste,* solicit permisiune pentru ridicarea la suprafață.

Dar înainte să primească răspunsul, a zărit un obiect galben pe fundul mării luminat de lumina puternică a reflectoarelor.

Comandantul batiscafului a luat din nou legătura cu suprafața, comunicând că o să mai rămână încă cinci minute unde era. După ce a obținut permisiunea, a inversat rotația celor trei elice ale lui *Trieste,* pentru a face vasul să se rotească în jurul propriei sale axe, în timp ce se mai scufunda puțin.

Uitându-se cu multă atenție prin parbrizul de plexiglas în formă de trunchi de con, Keach a recunoscut obiectul galben: era un șiret de pantofi, din plastic, de genul celor care se folosesc în sala unui reactor atomic al unui submarin nuclear. Se afla la mai puțin de un metru de vas. Era îndoită și ascundea niște litere.

— Aruncă o privire, i-a spus unuia din însoțitorii săi. Pare a fi un S... S... N...

— Seamănă mai degrabă cu un cinci — a adăugat colegul său — SSN – 5...

Numărul submarinului *Thresher* era SSN–593.

La o mică distanță de platformă oceanică — practic cu fața lipită de ea —, echipajul batiscafului a văzut atunci și alte resturi. Bucăți de hârtie, fragmente de tencuială și alte materiale ușoare erau împrăștiate peste tot.

Erau aproape... foarte aproape. Deși se aflau aproape la limita puterilor, îndrăznești marinari au hotărât să epuizeze bateriile, dacă era necesar, pentru a cerceta mai bine zona. La timpul potrivit, au pus în funcțiune cele patru camere automate. Peste câteva minute au distins alte resturi mai mici care, în unele locuri acopereau practic fundul oceanului. Printre hârtii au început să se zărească fragmente rupte și răsucite de metal. Uriașul submarin trebuia să fie la câțiva metri. Riscul de coliziune sau ca suprastructura să dezagregheze fragilul *Treiste* era foarte mare.

Bateriile erau aproape terminate. Elicele de-abia se mai mișcau, reflectoarele nu furnizau suficientă lumină. Trebuiau să se ridice la suprafață.

Aşa s-a terminat cea de-a treia din cele zece scufundări efectuate de batiscaf în căutarea lui *Thresher.*

Dar, pe măsură ce *Trieste* efectua scufundare după scufundare în zona sinistrului, începea să se profileze un tablou dezolant. Platoul marin la 2.600 m era presărat cu resturi, dar nici urmă de uriaşul submarin. ERA PRACTIC IMPOSIBIL. Părea că *Thresher* se evaporase pur şi simplu. *Trieste* a traversat de mai multe ori zona, în toate direcţiile, dar rezultatul a fost mereu acelaşi: resturi nesemnificative de hârtie, resturi metalice, nişte ţevi răsucite de o misterioasă forţă înspăimântătoare, un fragment de un metru şi jumătate de tablă de oţel curbă, care făcea parte din echipamentul sonarului, o uşă smulsă din balamale şi nimic mai mult. Unde era enormul submarin? Pe un sfert de milă de platou marin se întindeau doar urme dispersate. Cea mai reprezentativă dintre ele era o butelie de aer comprimat, care cântărea două tone, înfiptă practic în platoul marin şi care a fost fotografiată de *Trieste.*

Comisia de anchetă a marinei, care a investigat dispariţia lui *Thresher,* nu a reuşit să găsească o explicaţie satisfăcătoare. A formulat doar nişte ipoteze.

Misteriosul „Proiect Magnet"

Ar putea fi o simplă coincidenţă dar, în acelaşi an în care dispărut *Thresher,* se bănuia că guvernul SUA finaliza un proiect ultrasecret, numit „Proiectul Magnet".

Cel care a descoperit existenţa acestui proiect a fost consilierul NICAP Robert C. Beck, inginer experimentat al zborurilor de probă al companiei „Lockhead" şi, în acea perioadă, preşedintele unei companii electronice şi fotografice.

NICAP (sigla Comisiei Naţionale de Investigaţii a Fenomenelor Aeriene) este o prestigioasă organizaţie civilă cu sediul la

Kensington, Maryland, înființată de maiorul Donald Keyhoe și dedicată cercetării „obiectelor zburătoare neidentificate". Din consiliul de conducere fac parte eminenți oameni de știință, politicieni, amirali și generali din armata Statelor Unite.

Pe 23 august 1963, Robert C. Beck, care fusese chemat la San Francisco să participe la o reuniune a fabricanților de articole electronice, a observat prezența unui aparat de zbor „Super-constellation" pe o pistă auxiliară a aeroportului. Pe părțile verticale din coadă a citit cuvintele „Proiect Magnet" și numărul de identificare 145925. După ce a demonstrat cu acte că lucrează la „Lockhead" (unde făcuse zboruri de probă cu aparatele „Constellation"), Beck a reușit să discute cu trei piloți, îmbrăcați în țărani.

— Acest „Proiect Magnet" are vreo legătură cu proiectul canadian cu același nume? i-a întrebat el.

— Da, sunt strâns legate, i-a răspuns unul din piloți.

Cu titlu pur informativ, să spunem că „Proiectul Magnet" canadian a început în 1949. Din acest proiect au făcut parte ingineri și cercetători specializați în geomagnetism ai Direcției de Telecomunicații. Șeful și inițiatorul proiectului era Wilbur B. Smith, decedat între timp. Acest inginer avea toate meritele pentru a se preocupa de acest proiect; în calitate de funcționar însărcinat cu controlul transmisiilor, putea să dea instrucțiuni oamenilor săi, pentru a încerca să capteze orice mesaj ciudat; în calitate de inginer specializat în geomagnetism, cu un laborator al guvernului la dispoziția lui, pentru a verifica anumite teorii legate de propulsie; cu ajutorul observatoarelor oficiale ale ionosferei putea să urmărească prin radar obiectele neidentificate de la mare altitudine. Iar dacă nu era de ajuns, Smith, expert în electronică, era autor a numeroase invenții. De exemplu, una din ele era un aparat pentru localizarea transmisiunilor radiofonice de înaltă frecvență, folosit în al doilea război mondial. Alta era un tip de voltmetru, iar a treia, un filtru împotriva emisiilor parazite.

Smith s-a convins din prima clipă că aşa numitele „farfurii zburătoare" erau obiecte reale şi a trecut în revistă aceste trei posibilităţi:

1. Erau vehicule interplanetare
2. Era o armă secretă a Statelor Unite
3. Erau de origine rusă.

Ultimele două ipoteze nu au rezistat unei investigaţii critice şi, ca urmare a uriaşei cantităţi de dovezi existente, Smith s-a văzut nevoit să accepte originea extraterestră. În plus, s-a arătat convins că intrarea sa pe scena mondială a fost cea care a stimulat subit interesul guvernului SUA pentru aeronautică şi sateliţi artificiali. Începea să creadă, luând ca exemplu atitudinea guvernului canadian, că guvernul SUA nutrea şi el un interes deosebit în descoperirea secretului propulsiei discurilor.

Smith a ajuns la convingerea că existau mari nave transportoare ale micilor aparate de recunoaştere, adevăratele „farfurii zburătoare". Navele purtătoare se aflau întotdeauna la mare altitudine; ca mijloc de propulsie utilizau dezintegrarea nucleară, conversia uriaşă de energie sau oricare altă sursă revoluţionară de energie, cum ar fi razele cosmice. Dar experimentele sale de laborator indicau că adevăratele discuri foloseau câmpuri magnetice de forţă. Şi era posibil ca navele purtătoare să se bazeze pe acelaşi principiu.

După cum se ştie, teoria electromagnetică nu fusese băgată în seamă până atunci de cercetători. Ba chiar dimpotrivă, aceştia o luaseră în râs. Totuşi, pe de altă parte, fenomene magnetice, cum ar fi de exemplu, mişcările dezordonate ale busolei, erau frecvent asociate cu apariţia „farfuriilor zburătoare".

Dar să revenim la curiosul inginer Beck şi la ce a reuşit să descopere pe aeroportul din San Francisco.

După scurtul dialog cu unul din piloţi, Beck l-a rugat să-i permită să viziteze avionul. La bordul aparatului, i s-a prezentat un cercetător, Crow (nu i-au spus numele lui de botez) care făcea parte din echipa de investigaţie.

Acel „Superconstellation", a declarat Crow, făcea parte dintr-o flotilă de aparate de acest gen, echipate toate cu magnetometre foarte sensibile. Este imposibil să le comparăm tehnic cu magnetometrele folosite în al doilea război mondial, pentru că şi acestea continuă să fie considerate „echipamente secrete". Flotila de avioane din cadrul „Proiectului Magnet", i-a declarat Crow vizitatorului său, survola aproape tot globul, încercând să detecteze „anomalii magnetice".

Am spus „anomalii magnetice" şi nu simple neregularităţi ale câmpului magnetic terestru. Hărţile magnetice existente sunt foarte precise şi mai mult decât suficiente ca ajutor pentru navigatori. În plus, sunt dublate de radiofaruri, radare, lorane (*Long-radio guidance,* ghid pentru radio la mare distanţă) şi alte echipamente ajutătoare.

Ceea ce încercau să depisteze magnetometrele din „Proiect Magnet" erau zonele de perturbaţii magnetice inexplicabile, situate la suprafaţa globului sau care proveneau de „sus". În mod concret, Crow i-a spus lui Beck că acest proiect ultrasecret avusese deja un rezultat important, când descoperise anumite forţe magnetice care proveneau de „sus" în zona situată între Key West şi Caraibe..., adică în Triunghiul Bermudelor.

Inginerul Crow i-a destăinuit de asemenea că diverşi sateliţi nord-americani sunt dotaţi cu magnetometre speciale, cum ar fi cele folosite de „Proiect Magnet", care pot detecta interferenţe provenite din zone situate „pe" suprafaţa globului.

Acest fapt ne face să stabilim o legătură de netăgăduit între zonele de mari perturbaţii magnetice, cum ar fi Triunghiul Bermudelor şi OZN-uri. Inginerul Noel E. Rigau, vicepreşedintele Societăţii pentru Studiul OZN-urilor, din Porto Rico, mi-a comunicat că în toată această zonă se văd în mod frecvent OZN-uri, *intrând şi ieşind din mare.*

Un OZN „avant la lettre"

Deşi Richard Winer, autorul unei cărţi despre Triunghiul Bermudelor (pe care el îl numeşte „al Diavolului") nu crede în existenţa OZN-urilor, aminteşte în lucrarea sa un caz cu adevărat remarcabil prin caracteristicile sale şi mai ales datorită datei când s-a petrecut.

În februarie 1935, Dayton Beach din Florida avea sute de turişti care veniseră aici să meargă cu „Pasărea Albastră", celebrul automobil al lui Sir Malcolm Campbell, pe plaja cu nisip tare, una din pistele naturale pentru cele mai rapide automobile din lume şi unde asul britanic obţinuse diverse recorduri mondiale... înainte să se fixeze chiar în acel an la mai mult de 500 km/h.

Dintre turiştii aflaţi acolo, făcea parte şi un patron de mobilă din Atlanta, domnul Forrest Additon, cu soţia sa. Vineri, pe 27 februarie, înainte de cină, soţii Additon s-au plimbat pe plajă şi cu puţin înainte de ora zece s-au retras în camera lor cu vedere spre mare, la al patrulea etaj al hotelului. Doamna Additon a povestit mai târziu:

„Soţul meu s-a apropiat de fereastră să tragă draperiile; atunci, avionul *acela* s-a apropiat şi soţul meu a strigat că vine peste noi. Nici nu a terminat să spună asta, că avionul respectiv a căzut în mare. În câteva secunde, a venit paza de coastă..., erau vreo sută. Toţi cercetau marea cu reflectoare... Nu am văzut niciodată un spectacol atât de frumos. Se vedea ca ziua. Au căutat toată noaptea, fără să găsească nici o urmă din avionul căzut..."

Sute de persoane au văzut căzând „obiectul" la mică distanţă de coastă. Adâncimea era atât de mică, încât curentul nu ar fi putut târî resturile. Majoritatea martorilor spun că era un avion *acoperit* de

lumini *verzi şi roşii* pe părţile extreme şi „aripi". S-au făcut cercetări în *toate* aeroporturile şi posturile din Florida şi Georgia, pentru a se şti dacă s-a pierdut vreun aparat, dar rezultatul a fost negativ. Cum era de aşteptat, martorii au comparat OZN-ul cu ceva cunoscut, un *aeroplan,* cum se spunea pe atunci. Şi cu toate că luminile erau admise, conform regulamentului internaţional de aviaţie, cazul rămâne sub semnul întrebării...

De la Bimini la „găurile albastre"

Berlitz aminteşte de Bimini în cartea sa. În alt pasaj din lucrarea de faţă, am spus că exploratorul subacvatic francez de origine rusă, Dimitri Rebikoff, a descoperit în insula Bimini un misterios zid ciclopic, la mică adâncime, alcătuit din „pietre" gigantice, de până la şase metri lăţime. Deşi nu se poate înlătura ipoteza că originea lor poate fi naturală sau tectonică, această regularitate a blocurilor şi dispunerea lor liniară par să indice o origine artificială, sau chiar umană. Să fie urmele Atlantidei? Nu se poate spune cu siguranţă decât că acum zece sau unsprezece mii de ani, la sfârşitul ultimei glaciaţiuni, aceste blocuri uriaşe nu numai că se aflau *pe uscat,* ci şi la *mare altitudine* peste nivelul mării: probabil la mai mult de o sută metri.

Topirea gheţurilor polare, care s-a produs aproximativ în această epocă, a făcut ca nivelul mărilor şi oceanelor globului să crească între 100 şi 130 m. De fapt, exploratorii moderni au găsit chiar la aceste adâncimi „plaje" perfect conservate care datează din pleistocen. Azi, aceste plaje se întâlnesc la mai mult de o sută metri adâncime.

Iar acest fapt ne face să vorbim de ceva fascinant, care se află în apele Triunghiului Bermudelor: „*blue holes*" sau „găurile

albastre", care se cască în mijlocul masivelor poroase din Hondurasul Britanic şi Bahamas.

În 1962, celebrul comandant Cousteau, cu nu mai puţin faimosul vas *Calypso* şi un însemnat echipaj de specialişti, au explorat „în adâncime" câteva din aceste „găuri albastre". Evident, unele din ele se cască în insula Andros, deja amintită. De fapt, marele specialist în explorări este doctorul G.J. Benjamin, un inginer chimist din Toronto care-şi consacră momentele libere explorării în detaliu a galeriilor deschise în masivul de calcar inundat din insulele Bahamas.

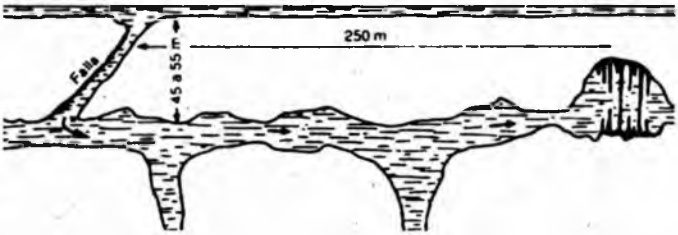
Explorarea acestui labirint scufundat este deosebit de periculoasă pentru că, din cauza mişcării mareelor, se produc curenţi puternici în galerii, care-i pot trage pe nenorocoşii cercetători, lovindu-i de stânci şi de stalactitele groase.

Da, cititorul a citit corect: stalactite. Una din cele mai fascinante explorări a fost realizată de echipajul vasului *Calypso* într-o peşteră din Andros, botezată în onoarea descoperitorului ei cu numele de „Peştera lui Benjamin."

Se pătrunde înăuntru printr-un puţ care prezintă o înclinaţie de 45°, fiind de fapt o falie, o fisură care începe de la suprafaţă şi continuă, extinzându-se pe douăzeci de metri, cu numai doi metri lăţime. Acest puţ îngust este întunecat de bucăţi de rocă desprinse, printre care cercetătorii trebuie să se strecoare ca nişte anghile.

Acest coridor dă într-o galerie orizontală de 260 m şi se termină cu o imensă sală, plină de stalactite şi stalagmite. Podeaua acestei săli se găseşte la o adâncime de cinci metri faţă de nivelul mării. Formarea stalactitelor e posibilă doar într-un *mediu cu aer,* ceea ce indică o perioadă în care întregul sistem de galerii era situat *peste nivelul mării.*

Explorarea Peşterii lui Benjamin este foarte riscantă, pentru că se poate coborî prin puţul de intrare numai în perioadele dintre maree. Ca urmare, cercetătorii dispun doar de douăzeci de minute de scufundare. Aşteaptă la intrare complet echipaţi. Când apele se



Schema peşterii submarine Benjamin. La stânga apare un puţ de intrare; la dreapta este sala stalactitelor.

liniştesc, încep coborârea. Au zece minute să ajungă în peşteră şi să filmeze şi încă zece să se întoarcă. Dar, aproape întotdeauna, în timpul celor patruzeci de minute de decompresie la 6 şi 3 metri de la suprafaţă, marea începe să fiarbă. De fapt, Bahamas — spune Cousteau — reprezintă un adevărat burete, totul golindu-se şi umplându-se în timpul mareelor.

Această explorare este complicată de greoiul şi masivul echipament de iluminare subacvatică, transportat de scafandri. Renunţând la reflectoarele electrice, din cauza cantităţii enorme de cablu pe care trebuiau s-o ducă, Philippe Cousteau, fiul comandantului, cel care manevra camera de luat vederi, s-a hotărât în cele din urmă să folosească făclii pirotehnice Ruggieri, pe bază de sodiu, care permiteau să se fotografieze doar cinci minute, după care fumul făcea apa opacă. Pe de altă parte, bulele de aer care se ridicau în tavanul uriaşei peşteri desprindeau fragmente minuscule care tulburau apa din acel ţinut de basm.

Era fantastic să vizitezi acel locaş scufundat de mii de ani şi să-i explorezi tenebrele cu lumina artificială, scoţând la iveală stalactite şi stalagmite, asemănătoare coloanelor danteşti ale unei catedrale de coşmar, în care ţi se pare că auzi acordurile unei orgi fantomatice.

După zece mii de ani, ceremonia se repetă: nişte oameni intră în uriaşa peşteră, cu torţe în mână, ca strămoşii lor care au trăit cu

sute de generații înainte. Dar oamenii de azi par să fie din altă lume, cu echipamentele lor masive, care le permit să respire și să trăiască sub apă...

Dar ce sunt de fapt, „găurile albastre" și cum se explică formarea lor? Cele mai perfecte — adică cele care au o formă circulară perfectă, ca niște pâlnii uriașe — sunt cele din Hondurasul Britanic. Ori de câte ori poate scăpa din laboratorul său din Toronto, doctorul Benjamin se duce la Andros, unde are o ambarcațiune și o căsuță. În repetatele sale explorări el a descoperit mai mult de o sută de „găuri albastre". A vizitat și explorat cincizeci și patru, coborând uneori la mai mult de 90 de m adâncime. Din acea zi în care a descoperit această fantastică topografie submarină, doctorul Benjamin a simțit o atracție irezistibilă față de această lume coraliferă și calcaroasă.

Să-i dăm cuvântul, pentru a ne povesti în propriul său limbaj pitoresc cum a descoperit minunata peșteră submarină care-i poartă azi numele și care s-a dovedit a fi descoperirea cea mai importantă din câte a realizat:

„În ziua aceea mă însoțea Archie Forfar, unul din cei mai buni scafandri din câți cunosc. Remarcasem pe o hartă marină o deschidere îngustă, situată în capătul unei serii de *blue holes* (găuri albastre). Când am pătruns pe acel orificiu, am văzut un rac uriaș. Când Archie s-a apropiat de crustaceu, acesta a dispărut, fugind prin deschiderea din profunzime. În lumina slabă a lămpilor noastre, am constatat că puțul care se deschidea dinaintea noastră era foarte adânc. Am coborât unul din proiectoarele auxiliare. Funia măsura 60 m, dar lumina nu a ajuns până la capăt: tremura sub noi ca un licurici.

Cu oarecare dificultăți, ne-am strecurat prin deschiderea îngustă, coborând încet pe coardă. La 30 m ne-am oprit. Puțul părea interminabil și lampa continua să lumineze acolo jos. Nu eram în pericol, pentru că mai aveam și alte proiectoare. Mi-am îndreptat aparatul foto în jos, în bezna cea mai adâncă, așteptând ca Archie

să-şi trimită flash-ul electronic în aceeaşi direcţie. Pentru o clipă, mi s-a părut că disting imaginea, ştearsă imediat, a unei bolte uriaşe, de care atârnau coloane imense, asemănătoare cu stalactitele.

Acel spectacol era real, sau doar rodul imaginaţiei mele?

Ca să mă conving, aveam doar imaginile captate de aparatul foto în acel moment crucial, pe care le voi proiecta după aceea.

Nu am rămas dezamăgit. Fotografiile au demonstrat că descoperisem din pură întâmplare, din cauză că ne lăsase o lampă, cea mai adâncă gaură neagră explorată până atunci de om, iar în ea erau stalactite care confirmau că aceste găuri din Bahamas, la fel ca acelea din Hondurasul Britanic, au fost săpate de apa dulce, într-o epocă în care nivelul mării era mult mai jos."

De fapt, tot acest masiv este carstic, sau calcaros, şi se ştie că acest tip de formaţiuni abundă în peşterile şi galeriile săpate de ape. În realitate, găurile albastre, deşi au o formă perfect circulară, nu sunt altceva decât nişte „doline" gigantice, nume slav, folosit în speologie pentru a descrie o depresiune închisă, în formă de pâlnie, formată prin prăbuşirea tavanului unei mari săli subterane. În cazul găurilor albastre, trebuie ştiut dacă această prăbuşire s-a produs înainte sau după ce reţeaua de galerii s-a scufundat.

Cercetătorii de pe *Calypso* au efectuat diverse scufundări în aceste regiuni de basm. Una din ele a constat în smulgerea unei stalactite gigantice, atârnată la cincizeci de metri adâncime, într-un străvechi coridor fosil. Bine protejată, stalactita, care cântărea mai mult de o tonă, a fost dusă la bordul lui *Calypso,* unde geologul expediţiei, nord-americanul Bob Dill, a hotărât s-o secţioneze, pentru a examina cercurile concentrice de sedimentare în piatra de var, stabilindu-i astfel vârsta.

Altă realizare a constat în coborârea efectuată de Albert Falco, într-un platou de scufundare, printr-un coridor îngust, care se deschidea în zidul unei gigantice găuri albastre şi care de-abia permitea trecerea micului submarin ştiinţific. Cu altă ocazie, Falco şi platoul său de scufundare au coborât la mai mult de o sută metri,

până în capătul unei imense găuri albastre, în centrul căreia a reuşit să ajungă *Calypso,* după ce a navigat periculos printre recifele din jur.

Oare cum o fi arătat această regiune acum 10.000 – 11.000 de ani şi ce rasă antediluviană o fi locuit aici? Pentru că acea catastrofă care a scufundat toate aceste ţinuturi a fost Potopul Universal, sau, cum i se mai spune, „Potopul lui Noe", a cărui amintire se conservă în memoria atavică a aproape tuturor aşezărilor de pe pământ. Oare uriaşele peşteri se deschid şi extind zidul Bimini în zona occidentală a regatului lui Poseidon, sau aparţin fabuloasei Atlantide? Oare această scufundare a reuşit să producă dezgheţarea calotei polare? Oare cercetătorii şi înţelepţii ei au rămas protejaţi în camere perfect închise, pe fundul Mării Sargaselor sau în Triunghiul Bermudelor? Lor le aparţin misterele obiectelor zburătoare neidentificate care se văd intrând şi ieşind din aceste ape? Sau este vorba de „baze secrete submarine?

Misterul, în acest caz, se află pe fundul mării...

Sau vine de „sus", dincolo de atmosfera noastră...?

Ambele posibilităţi se pot împleti şi contura.

AL DOILEA TRIUNGHI: MAREA DIAVOLULUI

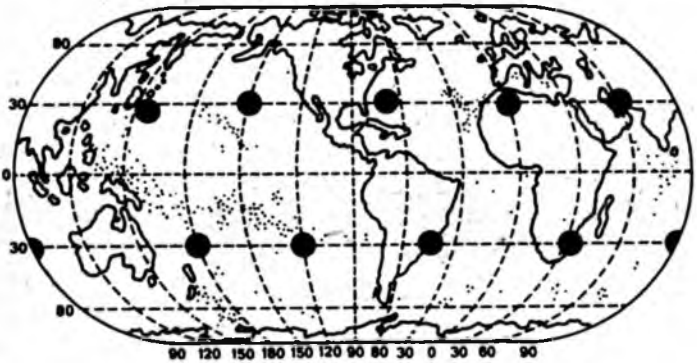
Oricine ar putea înțelege simplul experiment pe care-l vom descriere în continuare. Ajunge doar să fie de „mărime naturală", ca acela oferit de inefabilul alcade de Barcelona, don Juan Pich y Pon — ale cărui platouri de scufundare au intrat în istorie — învățătorului rural din municipiul său.

Să semnalăm pe glob 36° latitudine nordică şi 70° longitudine estică. Astfel, în cele 36° latitudine nordică, sau pe aceeaşi paralelă, am semnala 2° longitudine estică, 74° longitudine estică, 146° longitudine estică şi 142° longitudine estică. Aşa, paralela de 36° nord s-ar împărți în cinci părți egale, separate de intervale de 72°.

După aceea, am urmări paralela de 36° sud şi am face un prim semn la 170,5° longitudine estică. Să semnalăm în continuare cele 117,5° longitudine estică, cele 45,5° longitudine estică, cele 26,5° de longitudine estică şi cele 98,5° de longitudine estică. Astfel, paralela de 36° sud s-ar împărți în cinci părți. Să semnalăm de asemenea polii nord şi sud. Pentru ultimul, să trasăm o linie din fiecare din punctele marcate în punctul cel mai apropiat. Rezultatul ar fi o divizare foarte regulată a globului terestru. Consecința acestei operațiuni este nu numai că am arătat care este centrul Triunghiului Bermudelor, ci şi cel al zonelor romboidale sau ovale, cu configurație sau înclinație identică. În aproape toate s-au înregistrat

fapte inexplicabile..., mai ales dispariţii *fără urmă* de vase şi aeronave.

Dar să continuăm. Cea mai surprinzătoare caracteristică a acestor triunghiuri (sau ar trebui cumva să le numim ovale?) este faptul că sunt dispuse *perfect regulat* pe suprafaţa planetei. Dacă s-au semnalat, aşa cum am spus, aceste puncte pe un glob terestru ies în evidenţă, după cum ne semnalează Barry Goodman în studiul excelent consacrat acestei teme, pentru că aceste douăsprezece puncte şi liniile care le unesc definesc un obiect solid, cu cincisprezece laturi triunghiulare. Acest obiect seamănă cu un cristal sau cu o piatră preţioasă perfect tăiată. Pentru a explica această dispunere ciudată, am putea avansa TREI posibilităţi: a) Un fenomen natural de rară simetrie, al cărui exemplu mai clar îl întâlnim la cristale; b) Fixarea voită a unei configuraţii simetrice de către fiinţe inteligente, cu finalităţi necunoscute nouă şi c) O combinaţie de a) şi b) sau



„Planeta împărţită în 12 secţiuni sau centre de perturbaţii magnetice, conform teoriei lui Ivan Sanderson. Cele două zone care nu apar pe această hartă, corespund ambilor poli. În afară de zona Antarcticii, doar una din aceste zone, cu centrul în Afganistan, este terestră (deşi graniţa ei occidentală ajunge în Golful Persic. Zonele rămase sunt maritime (conform teoriei lui Charles Berlitz).

stabilirea unei configurații simetrice de către ființe inteligente, profitând de un fenomen natural preexistent, de aceeași natură.

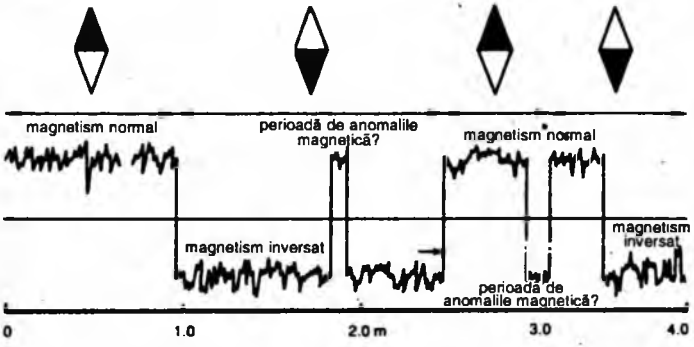
Singurul fenomen natural preexistent, demn de a fi luat în seamă, trebuie neapărat să aibă legătură cu geomagnetismul, despre care nu știm mai nimic. De exemplu, un lucru pe care-l știm cu siguranță este acela că polii NU au fost întotdeauna în locul unde se află acum, ci s-au deplasat pe suprafața pământului pe parcursul erelor geologice. Particulele magnetizate de minereu de fier care se găsesc în unele roci foarte vechi indică alt pol nord magnetic, diferit de cel actual... Dar ar fi mai *mult decât surprinzător* ca polii magnetici antici să fie cunoscuți cu aceeași precizie ca punctele egal despărțite ale „triunghiurilor" actuale. Asta ar însemna că axa pământului și-a schimbat înclinația în mod succesiv, cu un număr *exact* de grade și minute, ca mecanismul unui ceas gigantic, ceea ce ne face să renunțăm la această explicație.

Cu toate acestea, există o știință foarte nouă — privită la început cu rezervă de știință — care ne poate învăța unele lucruri. Această știință este paleomagnetismul. Sunt două fapte surprinzătoare, demonstrate de această nouă știință: 1. continentele au avut o derivă de mii de kilometri pe suprafața globului și 2. câmpul magnetic terestru s-a inversat periodic. Fie polul nord a fost cel sud, fie invers... Prima constatare reînvie teoria „derivei continentelor", formulată în 1910, de germanul Wegener. DAR PALEOMAGNETISMUL NU NE EXPLICĂ SPAȚIILE DINTRE TRIUNGHIURI...

Cu toate acestea, ne indică ceva cu adevărat neliniștitor: Pământul se află în pragul unui schimb de polaritate (a se vedea graficul de mai jos). Adică, de la un magnetism normal, trecem la un magnetism inversat. Cum ar afecta acest fapt viața ființelor care populează planeta? Mister. Nu avem nici un martor în viață care să ne relateze ce s-a întâmplat în timpul acestui schimb de polaritate... Poate că unul din aceste schimburi de polaritate ar putea explica epocile glaciare, dispariția dinozaurilor și apariția omului... Știm

încă foarte puţin despre planeta noastră şi despre noi înşine, ca specie...

Am afirmat în alt capitol din această carte că nu pretind să scriu încă o lucrare despre Triunghiul Bermudelor. Nu încerc să explic cu meticulozitate dispariţia vapoarelor şi avioanelor, cum au făcut-o alţi autori. Nu vreau ca lucrarea mea să semene cu Lloyd's Register... Vreau doar să dezvălui unele anormalităţi şi să mă ocup



Această schemă demonstrează inversarea câmpului magnetic terestru pe parcursul ultimelor patru milioane de ani. Ultima inversiune s-a produs acum un milion de ani. Acul busolei reprezentate schematic pe curba care situa până atunci polul nord magnetic în locul polului sud actual, s-a inversat şi-l situează în regiunile arctice. În această schemă trasată de geofizicienii nord-americani Allan Cox, R. R. Doell şi G. B. Dalrymple, se disting diverse epoci, clar delimitate de inversarea câmpului magnetic. Dar se constată în acelaşi timp anomalii de neînţeles. De exemplu, în perioada câmpului magnetic inversat care a precedat epoca actuală, se întâlnesc roci care sunt situate în poziţia polului nord actual. Această curbă a fost fixată pe baza rezultatelor obţinute din studiul celor 64 de mostre de lavă vulcanică provenită din America de Nord, Europa, Africa şi Hawaii. Vârsta rocilor s-a determinat prin metoda argon-potasiu.

de problema triunghiurilor la scară globală, insistând în treacăt asupra teoriei mele legate de bazele submarine de OZN-uri. De aceea, vom trece acum la altă „zonă blestemată", depăşită ca importanţă doar de Triunghiul Bermudelor: Marea Diavolului, din Japonia.

În realitate, această zonă situată ca toate din această emisferă pe paralela de 36°N, se extinde între arhipelagul japonez şi insulele Mariane. Este o zonă de uriaşe fose marine, cum ar fi Triunghiul Bermudelor, şi de activitate vulcanică, de unde îi vine şi numele de „cercul de foc" al Pacificului.

Această zonă era plină de mister încă din antichitate. Întrebaţi oricare pescar japonez şi răspunsul va fi cam acelaşi: „Bineînţeles, toată lumea ştie că aici este peşte din abundenţă, dar şi pericole cumplite. Când te aştepţi mai puţin, monştri cumpliţi care locuiesc la adâncime ies la suprafaţă să-i tragă la fund pe nefericiţii pescari şi barca lor."

Regiunea ne oferă diverse dispariţii inexplicabile, similare celor din Bermude, dar ne oferă şi o poetică legendă-cheie, cu o profundă semnificaţie.

Înainte s-o relatăm, să ne ocupăm de dispariţii. „Avion după avion dispărea în această zonă, în drumul spre Guam," a scris Ivan Sanderson. Aceste dispariţii au ajuns să-i neliniştească într-atât pe cercetători, încât a fost de ajuns o picătură de apă, pentru a umple paharul curiozităţii şi a lua în serios faptele.

Pe 18 septembrie 1952, cei de la bordul pescadorului *Eleventh Myojin Maru* au povestit la întoarcerea în port că marea „s-a ridicat, formând o enormă cupolă" în care apele s-au extins până la est de insulele Bayonaise.

Ar fi putut să fie vorba de o erupţie vulcanică submarină. Celebra zonă vulcanică Fuji, care se întinde din peninsula Izu către sud, pătrunzând în Pacific prin insulele Mariane, a provocat multe cutremure marine care au zguduit arhipelagul nipon pe parcursul secolelor. Teama superstiţioasă inspirată de această mare încă din

antichitate pescarilor japonezi poate fi provocată de această activitate telurică. Ar fi putut fi „demonii submarini" care populau marea Japoniei. Când conurile subacvatice din această zonă intră în erupție, marea se înalță tumultuos și dă naștere temutului *tsunami,* valul gigantic care poate ajunge la mai mult de treizeci de metri înălțime și care mătură totul în calea sa, parcurgând uneori sute de mile și semănând moarte și distrugeri în așezările de pe coastă.

Întâmplarea povestită de cei de la bordul navei *Eleventh Myojin Maru* a agitat diverse organizații științifice japoneze. La trei zile de la primirea veștii, Direcția de Securitate a Marinei și-a trimis vasul din patrula de coastă, *S.S. Shikine,* în Marea Diavolului, în timp ce, Universitatea de Pescuit și Seisme din Tokio a organizat la rândul ei un grup de cercetători care au studiat respectivele întâmplări. Acel grup era compus din prestigioși oameni de știință care reprezentau universitatea sus-menționată, Institutul de Cercetare al Universității din Tokio, Universitatea de Educație din Tokio, Muzeul de Științe din Tokio și Direcția de Pescuit.

Un grup de reporteri de la agenția *Asahi Press* s-a îmbarcat la bordul vasului *S.S. Shino Maru,* care a fost numele vasului ales pentru această misiune. Pe 23 septembrie, acest vas oceanografic a înregistrat cu aparatura sa o autentică erupție submarină care s-a produs în profunzimea Mării Diavolului, la 4,6 mile nautice, la nord-est de insulele Bayonnaise.

În timp ce se întâmpla acest lucru, vasul trimis de Direcția de Securitate a Marinei s-a întors în port, pentru a anunța existența unui banc stâncos, din care ieșeau vapori gălbui, în locul unde se produsese erupția. Această insuliță recent formată se scufundase aproape complet sub apă când al doilea vas de cercetare, *Shinyo Maru,* a ajuns în acea zonă. Doar două creste de stâncă mai ieșeau din mare atunci.

La primirea acestor informații de la cele două vase, Direcția Hidrografică Japoneză s-a grăbit să boteze insulița cu numele de Myojin-sho.

Când şi-a terminat misiunea, tot pe 23 septembrie, *Shinyo Maru* s-a întors în port. Prudenţa cerea să părăsească acea zonă înainte ca erupţia să se intensifice. În ziua următoare, ambele vase se aflau în siguranţă, în port. Dar Direcţia Hidrografică a considerat oportun să trimită unul din propriile sale vase oceanografice pentru cercetări. După ce au citit rapoartele celor două vase care se întorseseră pe 23 şi 24, specialiştii acelei direcţii au început să se preocupe de soarta propriului lor vas, *Fifth Kayo Maru.* Acest vas plecase de la Tokio pe 21 septembrie, având la bord o strălucitoare constelaţie de cercetători. Timp de câteva zile, Direcţia Hidrografică a aşteptat în zadar veşti de la vasul său. Îngrijorarea a cuprins întreaga ţară pentru că, la bordul lui *Kaiyo Maru* se aflau câţiva din cei mai eminenţi oameni de ştiinţă din Japonia. În total, se aflau la bord 31 de persoane, dintre care geologi, oceanografi, căpitanul şi marinarii.

Ziua de 24 a trecut fără să se primească veşti de la vasul oceanografic. Este foarte ciudat să nu fi trimis nici măcar un mesaj radio de când plecase din port. Cele două vase care se întorseseră au spus doar că văzuseră noul vulcan marin reluându-şi activitatea.

Autorităţile navale nipone au anunţat oficial că vasul era dat dispărut şi s-a iniţiat o extinsă operaţie de căutare aeronavală. Rezultatul căutării: ZERO. Nu s-a găsit nici un colac de salvare, nici o barcă pneumatică, nici un cadavru plutind pe apă... cu excepţia noii insule vulcanice, aproape de Myojin-sho. Acolo, unul din vasele care participau la căutare a găsit nişte bucăţi de lemn plutind pe apă. Analizate în laborator, a rezultat că au aparţinut suprastructurii vasului dispărut. De ele erau prinse bucăţi de piatră ponce. Acele particule minuscule aveau o compoziţie identică mostrelor de piatră vulcanică luate de pe insula Myojin-sho.

După îndelungi deliberări, autorităţile japoneze au furnizat presei următoarele concluzii: *Fifth Kaiyo Maru* a fost distrus pe 24 septembrie 1952, din cauza unei erupţii a vulcanului submarin, care

s-a înălțat dincolo de apele insulei Myojin-sho. În sinistru au pierit toți cei aflați la bord.

Această tragedie a însemnat o pierdere ireparabilă pentru comunitatea științifică japoneză. Doctorul Hiroshi Niino, profesor la Universitatea de Pescuit și Seisme din Tokio a caracterizat tragedia în următorii termeni:

„Marele sacrificiu al oamenilor de știință și al marinarilor, care au întreprins cu curaj această călătorie periculoasă, va dăinui în istorie. Acest holocaust a provocat o mare pierdere științei japoneze, dar mulțumită lor s-a scris o nouă pagină în cunoașterea mării."

Cercetătoarea nord-americană Adi Kent Thomas Jeffrey se întreabă de la cine provin majoritatea acestor date: „Oare această nouă pagină ne elucidează misterul Triunghiului Morții?"

Întrebare la care ne răspunde tot ea: „Nu există un răspuns, deși guvernul japonez a declarat Marea Diavolului zonă periculoasă."

De ce nu s-au primit mesaje radio din partea vasului *Kaiyo Maru*? De ce acest vas nu a lansat un ultim și disperat mesaj S.O.S.? Dispunea de *două* aparate radio, ambele în perfectă stare.

De ce nu s-a găsit nici măcar un cadavru plutitor? Nici după cele mai violente explozii submarine nu a apărut nici unul.

Dar cel mai ciudat era că nu se găsise nici măcar o pată de petrol în apele zonei fatidice... Deși *Kaiyo Maru* avea la bord 30 de tone petrol.

Dezastrele și disparițiile care au loc în această zonă, la fel ca și în restul triunghiurilor de pe glob, lasă întotdeauna fire libere și întrebări fără răspuns.

Aceste zone pe care le-am numit în mod convențional „Triunghiuri" (și care în realitate nu sunt) ocupă o suprafață mult mai mare decât se presupune. Iată ce scrie Alejandro Vignati în cartea sa *Triunghiul mortal al Bermudelor*, referindu-se exact la Marea Diavolului: „Se întâlnește la sud de Japonia și la est de aceste insule Bonin și Iwo Jima." Cu alte cuvinte, luați o hartă și uniți apoi

acest punct cu insulele Samoa. Astfel avem o zonă de şaptesprezece ori mai mare: *Triunghiul mortal al Bermudelor.*

Alte dispariţii

Cargoul *Valiente* de 700 tone a fost construit la şantierele navale scoţiene şi lansat la apă în 1910. Pe 7 martie 1966 a plecat din Singapore la Dannang, bază nord-americană din Vietnamul de Sud. Printre altele, avea la bord ciment pentru Aviaţia Statelor Unite şi sârmă de cupru.

Pe 14 martie a comunicat armatorilor săi chinezi din Singapore că se aştepta să ajungă în câteva zile la Dannang.

De la acest ultim mesaj nu s-a mai ştiut nimic nici de vas, nici de echipajul compus din douăzeci de oameni, printre care se aflau chinezi şi sud-vietnamezi.

Flota a VII-a a Statelor Unite şi şalupe de patrulare sud-vietnameze au căutat în zadar vasul pierdut. Deşi s-a luat în considerare posibilitatea că s-a scufundat din cauza unei încărcături excesive sau unei deplasări bruşte a acesteia, o asemenea explicaţie s-a exclus de la sine, pentru că marea era calmă şi nu s-a găsit nici un rest de naufragiu sau supravieţuitori.

Dacă vasul ar fi fost scufundat de patrulele nord-vietnameze, guvernul de la Hanoi s-ar fi grăbit să anunţe evenimentul în toate cele patru zări, dar aşa s-a păstrat o linişte mormântală. Dar au dispărut şi vase de tonaj mai mare, fără să lase nici o urmă, cum a fost *Valiente.* Motonava britanică de 6.000 t a dispărut în drumul său de inaugurare în Extremul Orient. A ridicat ancora din portul New York pe 28 februarie 1928, a traversat canalul Panama şi a început traversarea Pacificului de la Los Angeles pe 16 martie.

Peste o săptămână, vasul *City of Eastbourne* a interceptat un SOS din partea navei *Asiatic Prince,* care-şi semnala poziţia în

apropierea insulelor Hawaii. Acest SOS s-a repetat de mai multe ori, precizându-se şi poziţia aproximativă a vasului, apoi s-a făcut linişte. În ciuda unei intense operaţiuni de căutare întreprinse de Marina SUA, care a cercetat o zonă întinsă a Pacificului, nu s-a dat de urmele lui *Asiatic Prince* care s-a evaporat cu comandantul său, căpitanul Duncan, patruzeci şi trei de europeni şi cei o sută treizeci de chinezi aflaţi la bord... ca să nu mai vorbim de cele 130.000 kg de metal transportate în cală.

Nu menţionăm special celebrul caz al vasului *Joyta,* prezentat în amănunt de Vignati şi care ar putea avea o explicaţie perfect naturală: naufragiu prin scufundarea sălii maşinilor, din cauza unei avarii mecanice.

Exact lângă insulele Hawaii a dispărut un avion experimental nord-american, numit *Mars,* după cum ne-a informat celebrul actor Arthur Godfrey în „Dick Cavett Show", program TV difuzat de toatele canalele în SUA. Godfrey a declarat că urmărea cu radarul acest avion experimental, când a dispărut deodată de pe ecran. Nu s-a găsit nici o urmă din acest avion... nici măcar o pată de petrol în mare.

După cum am mai spus, cercetătorii japonezi au încercat să găsească o explicaţie „naturală" dispariţiei navei *Kaiyo Maru.* Dar poate că alte forţe, care nu sunt naturale, s-au pus în funcţiune în Marea Diavolului.

Pe 19 aprilie 1957, la 11:52 ora locală, armatorul şi marinarii vasului japonez *Kissukawa Maru* care naviga în Pacificul de Sud înspre Japonia au văzut clar „două aparate metalice plate" fără aripi, în formă de disc, de zece metri diametru, care coborau din cer pentru a se scufunda brusc în mare, la mică distanţă de vas. Armatorul japonez a stabilit imediat poziţia: se găseau la 31° 15' nord şi 143° 30' est, adică LA MARGINEA FOSEI SUBMARINE DE 8500 METRI CARE ÎNCONJOARĂ COASTELE ORIENTALE ALE JAPONIEI.

După scufundarea celor două obiecte, apele s-au ridicat şi s-au agitat violent (amintiţi-vă ce au comunicat că au văzut pescarii de pe *Eleventh Myojin Maru)*. Armatorul vasului *Kitsukawa Maru* a încercat în zadar să găsească resturi în ape.

Uriaşe „roţi" submarine

Nu s-au semnalat numai OZN-uri în această zonă, ci şi misterioasele „roţi submarine luminoase" de care vom vorbi când ne vom ocupa de Triunghiul Central din Golful Persic.

În martie 1967, trei vase comerciale au observat fiecare în parte rarul fenomen, până acum neelucidat, cunoscut sub numele de „roata fosforescentă": benzi luminoase care se deplasează repede sub apă, iradiind un fel de foc central care se rostogoleşte.

Observaţiile s-au făcut în Golful Thailandei şi în apele care se extind până la sud-est de acesta.

Marinarii unora din aceste vase au văzut de două ori fenomenul, în interval de o săptămână, alţii s-au întâlnit cu spirala luminoasă în aceeaşi zonă în luna octombrie, ridicându-se astfel la cinci apariţii în câteva luni, înregistrate toate pe linia imaginară care se întinde din Bangkok până în extremul nord-vestic al insulei Borneo.

Aceste cinci relatări au fost publicate în *Marine Observer,* însoţite de comentariile profesorului Kurt Kalle, din Hamburg, vechi membru al Institutului Hidrografic German şi una din cele mai mari autorităţi mondiale existente în prezent în materie de roţi fosforescente.

Roata tipică are se pare mai mult de o milă ca rază şi constă din câteva braţe radiale sau spirale, care se rotesc cu o viteză surprinzătoare. Căpitanul motonavei *Chengtu* a spus că valurile erau

de un alb lăptos, aveau nouă metri lățime și erau separate de asemenea pe o distanță de nouă metri, deplasându-se la 2,50 metri adâncime, plus că trecuseră câte două pe secundă pe sub vas. Asta vrea să spună că brațele se roteau cu o viteză de 30 metri pe secundă sau chiar mai mult. Peste o săptămână, același observator a întâlnit două „roți gigantice" care se antrenau reciproc, producând cinci sau șase străfulgerări pe secundă în zona unde se afla vasul și iluminau aproximativ 80% din suprafața marină... Puteai practic să citești la lumina lor. Alt observator, căpitanul motonavei *Glenfalloch,* a informat că a văzut ceva asemănător unor bancuri de ceață luminoasă, care țâșneau dintr-o pată centrală de 15-30 m diametru, care pulsa de două ori pe secundă.

Profesorul Kalle spune că aceste roți sunt un fenomen relativ obișnuit pentru marea din Borneo și golful Thailandei, unde au fost semnalate în 1957 și 1961. Deși uneori, fenomenul pare să fie compus din raze de „ceață" care se deplasează pe apă, este foarte probabil, susține profesorul Kalle, ca fenomenul să fie submarin. Deși oficialitățile motonavei *Beaverbank* au spus că „brațele" păreau să fie la jumătate de metru peste nivelul mării, a fost probabil o iluzie optică. Au descris aceste „brațe" spunând că sunt de un verde strălucitor și trec pe sub barcă de 12-15 ori pe minut.

Aceste roți submarine luminoase par să fie capabile să se rotească în orice direcție și, uneori, ca în cazul lui *Glenfalloch,* care a trimis un al doilea raport, sunt două roți care se învârtesc una peste alta, în direcții opuse.

Unii cercetători încearcă „să explice" aceste misterioase roți spunând că originea lor trebuie căutată în bio-luminiscența marină. Deși știm că există organisme minuscule, ca Noctilucas, care pot face fosforescente anumite zone marine, este imposibil să explici prin intermediul unor organisme vii niște structuri de câteva mile în diametru, care se rotesc ca un mecanism perfect, cu raze care se deplasează cu o viteză mai mare decât vântul, curenții sau valurile. Prin urmare, originea fenomenului pare a fi o ființă inteligentă.

„Ceva" sau „cineva" se ascunde în adâncul oceanelor, mai ales în aceste zone critice pe care le-am numit „triunghiurile morții."

Povestea pescarului Urachima

La începutul acestui capitol am spus că printre pescarii japonezi circula de secole o legendă care ne poate da cheia necesară interpretării misterului din Marea Diavolului. Voi spune în trecere că tema acestei legende nu este exclusiv japoneză, ci se repetă în folclorul mondial: este tema călătoriilor într-o lume „în care timpul s-a oprit". Dar să vedem ce spune legenda.

A fost odată un pescar pe nume Urachima, un tânăr destoinic, care pleca zilnic pe mare, să-şi câştige existenţa.

Şi iată că într-o zi a plecat ca de obicei cu barca sa. Dar în loc să scoată plasa plină de peşte, cum se întâmpla de obicei, a văzut agitându-se în ea o uriaşă broască ţestoasă marină, cu o carapace dură şi cap zbârcit ca faţa unui bătrân.

Atunci Urachima şi-a spus: „De ce să ucid acest biet animal şi să nu-l las să trăiască până la 999 de ani, dacă îmi ajunge un peşte oarecare să-mi astâmpăr hrana?"

Şi, după ce a spus acele cuvinte, a aruncat broasca în apă.

Apoi l-a cuprins o toropeală plăcută, mai mult ca sigur din cauza zilei călduroase de vară, şi pescarul s-a întins în barcă să tragă un pui de somn.

În timp ce dormea, a ieşit din valuri o frumoasă fată, care l-a trezit pe Urachima şi i-a spus: „Sunt fiica zeului mării şi locuiesc cu tatăl meu în palatul submarin al Dragonului din adâncuri. Cea pe care ai pescuit-o acum câteva clipe şi ai fost atât de bun s-o arunci în apă nu era o broască, ci eu. Tatăl meu, zeul mării m-a trimis să te pun la încercare. Acum ştim că în pieptul tău se ascund sentimente nobile, aşa că am venit să te caut. Dacă vrei, te vei căsători cu mine

şi vom trăi fericiţi mii de ani de aici înainte, în palatul submarin al Dragonului.

Urachima şi fiica zeului mării s-au scufundat împreună şi au ajuns în palatul Dragonului, unde trăia zeul mării şi domnea peste toate animalele.

Ce loc minunat era! Pereţii palatului erau din coral, arborii aveau smaralde în loc de frunze şi rubine în loc de fructe, solzii peştilor erau de argint şi cozile dragonului din aur masiv. Urachima

care reuşise să se transforme în ginerele zeului mării şi în soţul frumoasei prinţese putea să împartă cu ei acele nenumărate comori.

Aşa au trecut trei ani de nespusă fericire. Urachima trăia în acele bogăţii, sub copacii cu frunze de smarald şi fructe de rubin. Dar, într-o dimineaţă, tânărul pescar i-a spus soţiei sale:

— Sunt foarte fericit aici, dar ar trebui să mă duc la mine acasă, să-mi văd părinţii şi fraţii. Te rog să mă laşi să plec un timp şi-ţi promit că n-o să lipsesc mult.

— Nu prea îmi place să te ştiu plecat, dar mă tem să nu se întâmple vreo nenorocire. În orice caz, dacă tu vrei, eu una nu mă opun. Te rog doar să iei cutiuţa asta, deşi te sfătuiesc să nu încerci niciodată s-o deschizi. Dacă o faci, n-o să te mai poţi întoarce niciodată aici.

Urachima i-a promis că o să aibă mare grijă de cutiuţă şi n-o s-o deschidă orice ar fi. Pe urmă, s-a urcat în barcă, s-a ridicat la suprafaţă şi a pornit-o spre satul lui.

Ce s-o fi întâmplat în absenţa sa? Unde era casa părinţilor săi? Dar satul? Munţii erau aceiaşi, dar copacii fuseseră tăiaţi. Pârâul care curgea lângă casă mai curgea şi acum, dar nu se mai vedeau femei spălând rufe în apele lui, ca înainte. I se părea foarte ciudat că se petrecuseră atâtea schimbări în numai trei ani.

Văzând doi oameni care treceau prin apropierea plajei, Urachimo i-a oprit, spunându-le:

— Aţi putea să-mi spuneţi, vă rog, unde se află casa Urachima? Înainte era aici. Din câte am văzut, familia lui s-a mutat.

— Urachima? au exclamat cei doi la unison. Întrebi de Urachima? Este uimitor. Înseamnă că ştii că acum trei sute de ani, un pescar a plecat şi nu s-a mai întors niciodată. Probabil că s-a scufundat. Părinţii, fraţii şi nepoţii fraţilor săi au murit de mult. Este o poveste foarte veche şi o ştie tot satul. Oare ţi-ai pierdut într-atât minţile să întrebi de casa lui? Sunt sute de ani de când s-a terminat!

Atunci Urachima s-a gândit deodată că palatul submarin al zeului mării, fructele sale de rubin şi dragonii cu cozi de aur masiv

fac parte din ţara undelor şi că probabil o zi de mers până acolo este lungă cât un an lumesc. Ceea ce însemna că cei trei ani petrecuţi în palatul zeului mării corespundeau cu mai mult de trei secole.

Şi a înţeles că n-o să realizeze nimic dacă rămâne pe pământ acum când toţi prietenii săi muriseră şi nu mai avea casă. Aşa că a hotărât să se întoarcă imediat la soţia sa, prinţesa mării. Dar nimeni nu ştia să-i spună pe ce drum s-o ia.

Aşa că şi-a zis în gândul lui: „Poate dacă deschid cutia pe care mi-a dat-o, găsesc drumul de întoarcere."

Prin urmare, a nesocotit sfaturile celei care i-a dat cutia, sau poate că a uitat. Cea ce se ştie sigur este că nefericitul a deschis-o. În momentul acela a ieşit un abur alb, care s-a întins peste mare ca o ceaţă. Urachima îi striga norului să se oprească, pentru că-şi amintea clar ce-l prevenise soţia lui. Nu peste mult timp, i-a fost

imposibil să mai strige sau să se mişte. Părul s-a făcut brusc alb ca zăpada, i s-a umplut faţa de riduri şi s-a cocârjat de spate ca un moşneag. Iar apoi a căzut pe plajă, dându-şi ultima suflare.

Aceasta a fost trista poveste a pescarului Urachima, mort din cauza curiozităţii sale, aşa cum o deapănă bătrânele iarna sau la priveghiul pescarilor răpiţi de valurile mării Japoniei.

Jacques Vallée şi al său „Paşaport pentru Magonia"

Este foarte interesant să reproducem cuvintele doctorului Jacques Vallée, unul din primii cercetători mondiali ai fenomenului OZN-urilor. Apar în cartea sa, *Paşaport la Magonia* şi care se referă exact la Magonia, „ţara zânelor."

Naturaleţea fizică a Magoniei, aşa cum se desprinde din discuţiile noastre, este remarcabilă. Uneori este vorba de o ţară îndepărtată, un loc unde se poate ajunge doar după o călătorie îndelungată. În alte poveşti, este o ţară celestă, ca istoria indiană citată anterior. Această credinţă este paralelă cu cea existentă referitoare la originea extraterestră a OZN-urilor şi care se bucură azi de atâta popularitate. O a doua teorie — la fel de răspândită — este aceea că Ţara Elfilor reprezintă un fel de *univers paralel,* care coexistă cu al nostru. Se face vizibil şi tangibil doar persoanelor alese iar „porţile" care duc la el sunt *puncte* tangenţiale, cunoscute doar de elfi. Este, de fapt, o analogie la teoria care se întâlneşte adesea în literatura despre OZN-uri şi anume la faptul denumit de unii autori „cea de-a patra dimensiune", deşi această expresie are, bineînţeles, mai puţin un sens fizic decât teoria ţării paralele, Ţara zânelor. (Dar sună mult mai ştiinţific!)

Oare „triunghiurile" distribuite atât de regulat pe suprafaţa planetei sunt „puncte tangenţiale" sau „porţi" care permit trecerea în alte universuri paralele? Nu ştim. Din punct de vedere geologic,

aproape toate aceste zone misterioase sunt situate în masive primare (calcedonie şi hercinice), sau în apropierea lor. Oricine poate verifica acest fapt, transpunând „triunghiurile" într-un plan în care sunt semnalate diverse structuri geologice ale globului.

Am spus deja că aceste zone se asociază cu unele din cele mai mari fose oceanice cunoscute şi, de asemenea, cu zone de intensă activitate vulcanică. Aceste zone provoacă perturbaţii în magnetismul terestru. Cercetătorul francez F. Lagarde, sufletul extraordinarei reviste *Lumières dans la Nuit,* a făcut o corelaţie foarte interesantă între faliile geologice şi apariţia OZN-urilor. Inginerul spaniol Félix Ares de Blas a făcut o corelaţie asemănătoare între OZN-uri şi zone de mare intensitate magnetică, transpunând observaţiile pe harta geomagnetică a Spaniei. Un lucru similar a realizat căpitanul T. Ramirez y Barbero de Zamora.

Ce semnificaţie au toate aceste coincidenţe? Deocamdată nu putem decât să le constatăm, limitându-ne „să luăm act" de o serie de fapte insolite. Poate că, într-o zi, vom găsi un răspuns.

AL TREILEA TRIUNGHI: VESTUL MEDITERANEI ŞI INSULELE CANARE – I

Dacă cititorul acestei cărţi este spaniol şi-l apucă dorinţa să viziteze unul din misterioasele „triunghiuri" menţionate aici, nu trebuie să-şi ia bilete de avion până la Miami, pentru că are mult mai la îndemână alte zone în care se produc fapte inexplicabile: Marea Alborán.

Această expresie, acest nume este necunoscut pentru mulţi spanioli. Am vrut să mă conving personal. Când aud, unii cred că mă refer la un loc îndepărtat de la Tropice sau la o insulă pierdută în Oceanul Indian (unde se produc de obicei faptele inexplicabile). Pare o lipsă de seriozitate ca aşa ceva să se producă, de exemplu, în Cuenca. Cu toate acestea, două locuri din această provincie, Villares del Sal şi El Provencio au fost scenariul „aterizării" unui OZN populat cu humanoizi, în 1953, şi apariţiei unei „nave purtătoare" pe 26 iunie al aceluiaşi an.

Ce este şi unde se află Marea Alborán? A fost botezată aşa după o insulă care aparţine Spaniei şi provinciei Almeria, din vestul extrem al Mediteranei, vizavi de strâmtoarea Gibraltar, la exact 56 km nord de capul Tres Forcas, în Maroc şi la 90 km sud de Adra (Almeria). Dimensiunile sale maxime sunt 576 m lungime şi 239 m lăţime, cu o suprafaţă de 5 km^2. Este un punct intermediar al cablului submarin Almeria-Melilla. Este lipsită de apă, iar vegetaţia

se reduce la smochini, cimbru şi o varietate de cactus. Din 1880, singurii locuitori sunt paznicul farului, ajutorul lui şi familiile celor doi.

Apele insulei sunt cristaline, populate de peşte din belşug (dintre speciile caracteristice amintim toni, rechini), iar în adâncuri creşte o varietate de alge numită Laminaria. Este un loc foarte frecventat de submarine, în ciuda curenţilor puternici.

Insula este culmea unui munte submarin stâncos, care se înalţă dintr-o câmpie abisală, care are mai mult de 2500 m adâncime. Celebrul vas oceanografic *Calypso* al comandantului Cousteau, a întreprins în 1962 o recunoaştere biologică a Mării Alborán. Ceea ce i-a impresionat cel mai mult pe scafandrii de pe *Calypso* a fost *selva de Alborán*, alcătuită din uriaşele laminarii care ajungeau să măsoare până la nouă metri. De fapt, botaniştii marini nu ştiau că există laminarii mai mari de doi metri în Mediterană.

Vrând să vadă de aproape impunătoarea selvă submarină, Cousteau a plecat la bordul vasului auxiliar *Espadon* şi a efectuat o explorare completă a selvei Alborân.

Dar să-l lăsăm să ne povestească, folosind propriile sale cuvinte.

„Am ajuns în acele ape într-o zi liniştită. Dar, deoarece ne aflam în anotimpul furtunilor, am hotărât să ne scufundăm zi şi noapte. În acei curenţi puternici, am trăit din nou emoţia coborârii pe cablul de ancoră. Ne-am scufundat în timp ce curentul trăgea de noi. Am coborât cu grijă, încercând să ne prindem cât mai bine pentru că, dacă dădeam drumul cablului, am fi fost aruncaţi sute de metri înainte să reuşim să ne ridicăm la suprafaţă. Ne-am vopsit în culori reflectorizante hainele, pentru ca reflectorul de la bordul vasului *Espadon* să ne poată repera mai uşor, dacă eram traşi noaptea de curent.

În timpul primei mele vizite nocturne în ţinutul submarin, am trecut de la lanţul ancorei într-o lume întunecată, supranaturală, plină de forme metalice, sclipitoare. Goiran, Kientzy, peştii mari,

bancurile de sardele, toți luceau metalic. Dând la o parte vegetația, ne-am strecurat în interiorul selvei. Kientzy susținea puternicul reflector submarin, în timp ce eu îl filmam pe Goiran. Apoi, a dispărut deodată. Atent la camera de luat vederi, nu am înțeles ce se întâmplase. Dar Kientzy a înțeles și a acționat cu promptitudine. A stins reflectorul, s-a apucat cu un braț de Goiran și cu altul de lanțul ancorei, reușind să evite desprindea capsulei de scafandru. Uimit de aceste întâmplări rapide, cufundat în beznă, am scos capul și umerii din desiș. Curentul înfășurase în jurul corpului meu o laminarie mare, ca și când ar fi fost un șarpe care încearcă să mă sugrume. Am încercat să mă desprind în întuneric, fără să agit alte alge care se agățaseră de asemenea de mine, fiind împiedicat de curent să înaintez. Am reușit să mă desprind și m-am scufundat în liniștita lume inferioară. M-am oprit să-mi amintesc unde era ancora și am înaintat orbește, lovindu-mă de tulpini și întorcându-mă ori de câte ori se băgau în costumul de scafandru. Așa am reușit să ajung ultimul la ancora de la bordul vasului *Espadon*."

Lângă Alborán sunt insulele Chafarinas, grup de insule spaniole, aproape de Cabo de Agua, pe coasta septentrională a Marocului. Suprafața lor nu este mai mare de un kilometru. Din ele fac parte Insulele Congresului, Isabel II și El Rey (Regele); sunt populate de câțiva zeci de oameni. Depind administrativ de provincia Málaga, iar militar și juridic de Melilla.

Cu câteva secole în urmă, când pe Mediterană navigau încă pirați berberi, aceste insule aveau o importanță strategică deosebită pentru apărarea coastelor marocane. Pe urmă, au servit ca bază pentru contrabandiști. Azi sunt locuite de câteva familii de pescari, de deținuții și gardienii închisorii militare. Peste tot se văd ruinele clădirilor dinainte. Pe insula Congresul, complet inaccesibilă dinspre mare, cu o periculoasă scară săpată în stâncă pentru a se ajunge în vârf, se află fortificațiile militare; pe El Rey, care e de fapt un vârf stâncos aproape fără vegetație, se găsesc cimitirul și ruinele vechilor locuințe, pe Isabel II, cea mai reprezentativă din cele trei,

adăpostește mai mulți oameni și aici, ruinele reședințelor — aproape niște palate — sunt mai numeroase. Este cea mai netedă, are cea mai multă vegetație, inclusiv zone cultivabile. Deși este inaccesibilă în zona de nord, are un port cu o mică plajă în sud.

Ca în toate comunitățile mici și închise, orice întâmplare, oricât de neînsemnată, se discută și se comentează până la saturație, transformându-se în mit și legendă. Trecutul insulelor Chafarinas se păstrează ca un inel în deget. Piraţi, contrabandişti, personaje importante deportate, femei frumoase, creştine şi maure închise în turnuri... Iar între legende și realitate este ce ne interesează pe noi: „focurile" care ies din mare, oprindu-se pe culmea inabordabilei insule *El Congreso*, înconjurând macabra insulă El Rey... Focuri? Ținând cont de nivelul cultural scăzut al actualilor locuitori și de inevitabila deformare a oricărui fapt real, am putea foarte bine să ajungem la concluzia că nu erau niște focuri, ci, mai mult ca sigur, niște OZN-uri. OZN-uri care au fost luate drept puncte de referință la ieșirea din mare când se pregăteau să se scufunde.

Un OZN submarin

OZN-uri ieșite din mare? Da, exact. În apele Mării Alboran s-a observat recent un fenomen extraordinar la Ceuta, care a fost difuzat de toată presa spaniolă. Conform ziarului *El Faro de Ceuta,* numeroși pasageri care au traversat strâmtoarea de la Algeciras la Ceuta, la bordul vasului *Virgen de Africa,* au observat timp de câteva minute ceva ciudat și luminos care ieșea din mare, ridicându-se la mică înălțime și apoi căzând brusc.

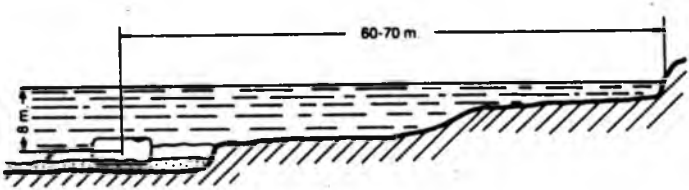
(Știința ar încerca să explice acest fapt insolit drept un meteorit; adică ar reduce fenomenul la ceva cunoscut. Dar s-a auzit vreodată de meteoriți care să facă salturi prin apa mării, ca să sperie oamenii de la bordul vaselor pașnice?)

Dar să continuăm descrierea fenomenului. Conform relatării ziarului, care îşi intitulează articolul „Farfurii amfibii zburătoare în Strâmtoarea Gibraltar?", acest incident s-a produs la lăsarea serii, când ultimele raze de soare luminau munţii Sierra Bullones. A ieşit din mare ca o făclie intensă de lumină, de formă rotundă, s-a ridicat la oarecare înălţime, după care a căzut la loc în apă. Treptat, lumina fluorescentă a urcat spre cer, unde a rămas timp de vreo zece secunde, pentru a cădea apoi în mare, dispărând în final în zbor razant după figura mitologică a „femeii moarte".

OSN-ul (obiect submarin neidentificat) din Alcocebre

Relativ aproape de locul unde a avut loc acest fapt insolit, un scufundător a văzut pe fundul mării un obiect cilindric misterios, cu aspect metalic, căruia nu i s-a găsit o explicaţie satisfăcătoare până în prezent.

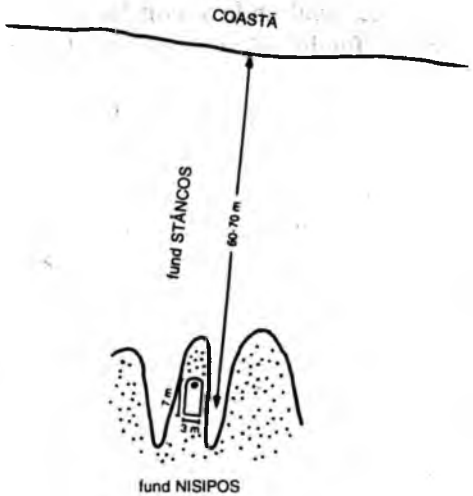
Duminică 27 iulie 1970, în jurul orei 13, un tânăr scafandru de 24 ani practica pescuit subacvatic în Alcocebre (provincia Castellón de la Plana), într-un punct situat la 3° 58' 40" est şi 40° 14' 45" nord, în faţa localităţii Las Fuentes. Se afla la o adâncime de 8-10 metri şi se găsea la vreo 60-70 metri de plajă. Platforma oceanică în această zonă este din nisip fin şi prezintă un pinten neted erodat. Scafandrul,



Scara 1 : 500

care respecta normele spaniole de pescuit subacvatic, nu folosea cilindru cu aer comprimat.

La o oarecare distanță de locul unde se afla, a observat în apă un ciudat metalic obiect care ieşea peste pinten şi s-a dus într-acolo. Obiectul aflat între doi pinteni, la vreo 9 metri unul de celălalt, stătea pe fundul mării, tasând nisipul, cam cu o palmă. Era un obiect cilindric, cu o extremitate uşor conică, de vreo 7 m lățime şi un diametru vreo 3 m. Cealaltă extremitate, convexă ca formă, era îndreptată spre fundul mării. Aproape de extremitatea sa conică, în partea superioară a suprafeței sale, avea ceva de jur-împrejur de un centimetru lățime şi doi adâncime, în formă de circumferință. Această deschidere urma conturul circular al cilindrului şi forma un cerc de aproape un metru ca diametru. Extremitatea convexă era înconjurată de o structură similară.

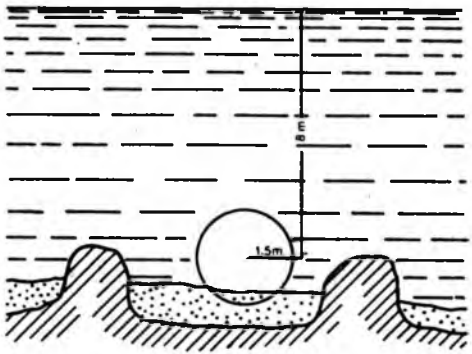


Localizarea obiectului, la scară de 1:500

Acest obiect avea o suprafață metalică lustruită, de o culoare asemănătoare oțelului inoxidabil. Nu avea nici un fel de pete şi nu

părea să se afle de mult timp sub apă. Nu prezenta nici depozite calcaroase şi nici nu era oxidat. Scufundătorul a ajuns la concluzia că se afla acolo de nici o săptămână, pentru că era perfect curat, fără incrustaţii.

Scafandrul a putut constata că respectivul obiect nu era magnetic, pentru că nu s-a produs nici un efect când a apropiat cuţitul de el. Cu acest cuţit a încercat să zgârie suprafaţa obiectului, dar nu a reuşit. A aflat dimensiunile lui comparându-l cu puşca sa subacvatică.



Secţiunea platformei marine Scara 1:75

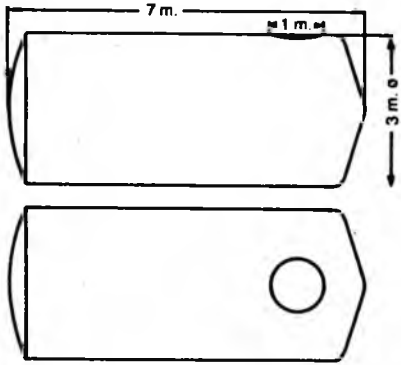
Discutând cu scafandrul teoria potrivit căreia ar putea fi vorba de un depozit de reziduuri industriale, radioactive etc., am constatat că nu puteam trage nici o concluzie, din lipsă de date. Cu toate acestea, omul a subliniat că obiectul era foarte greu de mutat din loc. Pe de altă parte înclinaţia marină este minimă, practic nulă în acel loc, ceea ce indică imposibilitatea obiectului de a se târî de unul singur.

Scafandrul a încercat fără succes să deplaseze obiectul, subliniind faptul că în acest element — în apă — este practic imposibil să exerciţi presiune, chiar şi având un punct de sprijin. El

s-a sprijinit de o stâncă (de un pinten de stâncă aflat în apropiere), dar nu a reuşit să clintească obiectul scufundat.

Ne-a atras de asemenea atenţia că obiectul nu scotea nici un fel de zgomot şi nu avea nici o altă caracteristică.

Martorul nu-şi aminteşte deloc câte scufundări a trebuit să facă pentru a studia obiectul. Ne-a precizat că „sub apă se pierde complet noţiunea de timp" şi i-a părut rău că nu a putut să ne lămurească în această privinţă.



Scara: 1:40

Desene ale cilindrului

A doua zi de dimineaţă, pe la orele trei, martorul era cu o prietenă nemţoaică de douăzeci de ani (care era în vacanţă cu cortul şi vizita Spania împreună cu altă fată), într-o barcă de lemn, vizavi de localitatea sus-menţionată când, la un moment dat, fata i-a spus că ieşise ceva din apă.

Când l-am întrebat pe tânărul scufundător despre acest incident nocturn, în tip ce era alături de tânăra nemţoaică, ne-a explicat că dialogul dintre ei a decurs cam aşa:

Ea: „Aici a ieşit ceva." (Vorbea într-o limbă spaniolă aproximativă, dar inteligibilă).

El: „O fi fost vreun peşte."

Ea: „Nu, nu."

El: „Repetă ce ai spus."

Ea: „Nu, nu era un peşte, era mult mai mare."

Atunci tânărul s-a uitat în direcţia semnalată de fată (pe suprafaţa mării) şi ea i-a spus: „sus!" Dar băiatul nu a văzut nimic. A apreciat timpul trecut până s-a uitat la zece secunde. Nu a auzit nici un zgomot, nu a văzut nici o lumină şi cu toate că direcţia semnalată (200-300 m depărtare) corespundea cu zona unde găsise ciudatul obiect cilindric cu o zi înainte, nu i-a dat nici o importanţă pe moment. Martorul spune despre acest incident că cele văzute ar fi putut să fie ceva lipsit de importanţă, pentru că prietena lui nu a mai făcut nici un comentariu şi nici nu s-a arătat alarmată. Nici el, la rândul lui nu a cerut detalii suplimentare pentru că nu a crezut să fie vorba de ceva deosebit.

Ne-au trecut prin minte multe întrebări fără răspuns, dar tânăra este de negăsit; nu se ştie nici cum o cheamă, nici în ce oraş locuieşte, absolut nimic. Probabil că respectiva fată îşi aminteşte forma în care a dispărut presupusul obiect şi caracteristicile sale. Să nu uităm totuşi că, indiferent ce ar fi, nu a dat prea mare importanţă „incidentului"; de fapt, nici nu l-a băgat în seamă.

Pe la nouă dimineaţa în aceeaşi zi (luni), scafandrul în cauză s-a scufundat din nou, curios să vadă obiectul. Şi mare i-a fost surpriza să constate că nu mai era acolo.

Martorul care face scufundări de ani de zile în aceste locuri cunoaşte zona perfect, pentru că aici vine vara cu familia. Ca să fie absolut convins, a cercetat toţi pintenii de stâncă, fără nici un rezultat pozitiv, oprindu-se în căutările lui vreo oră, în perimetrul explorat anterior. Abia atunci a asociat dispariţia cilindrului cu ceea ce observase prietena sa.

Înainte, căutase de mai multe ori în acelaşi loc, fără să găsească nici o urmă din respectivul obiect, subliniindu-ne că cunoaşte perfect zona şi ar fi fost imposibil să se înşele în privinţa locului sau să se piardă. În ceea ce ne priveşte, am reţinut că era un scufundător *foarte priceput.*

Este un caz remarcabil. A fost studiat „în profunzime" (şi la propriu şi la figurat) de unul dintre cei mai serioşi şi cunoscuţi cercetători din Spania: Vicente-Juan Ballester Olos, la vremea aceea, preşedintele CEONI, din Valencia, asociaţie desfiinţată ulterior. Voi aminti aici doar că Ballester Olos este autorul, în colaborare cu doctorul Jacques Vallée, a unei liste care cuprinde o sută de cazuri de aterizări de OZN-uri iberice. Acest studiu a fost publicat aproape simultan de revistele *STENDEK,* organul „Centrului de studii interplanetare" din Barcelona; de *Flying Saucer Review* („Studiul farfuriilor zburătoare") din Anglia şi de *Lumières dans la nuit,* („Lumini în noapte") din Franţa. Înainte, Ballester Olos a publicat pe cheltuiala celor de la *Center for UFO Studies* (Centrul pentru studii ufologice) din Evanston, Illinois (creat şi condus de răposatul doctor J. Allen Hynek), un catalog cu două sute de evenimente OZN — întâlniri de gradul I în Spania şi Portugalia.

Cazul de la Alcocerbe dezvăluie şi confirmă prezenţa în apele Mediteranei de Vest a unor obiecte submarine ciudate... identice poate cu acela care a tras în larg vasul *Paco de la Bomba.* De fapt, conform unor informaţii neoficiale, în apele Aguilelor (Murcia), unul din vasele de pescuit ale flotei, proprietatea lui Francisco Simó, cunoscut sub numele de *Paco de la Bomba,* a fost remorcat pe 11 octombrie 1969, sâmbătă, de un obiect submarin, nici mai mult nici mai puţin de două mile, după ce se încurcase în plasele pe care le întinsese ambarcaţiunea.

Plasele folosite sunt dintr-un nylon foarte puternic şi erau scufundate la 300 m adâncime. Când s-a întors la ţărm, în aceeaşi noapte, pe la ora zece, Francisco Simó a fost întrebat în legătură cu

ciudata întâmplare, dar nu a răspuns nimic şi s-a arătat foarte rezervat.

În ciuda atitudinii rezervate a patronului vasului de pescuit, s-a aflat imediat de ciudata întâmplare şi probabil că aşa a ajuns să fie publicată într-o Notă a Biroului de Presă al Ministerului Marinei, redactată în următorii termeni:

„În dimineaţa zilei de 11, Căpitănia Marinei din Agulias (Murcia) a comunicat că un vas de pescuit a fost remorcat din locul în care se încurcase în plasele de pescuit, de un presupus submarin, care l-a tras pe o distanţă de trei mile, la sud-est de coastă. I s-a ordonat să scape de năvoade şi să pună o baliză, pentru a marca locul.

Contraamiralul Pery, şeful escortei, cu bază pe nava port-helicoptere *Dédalo* a condus această operaţiune şi a trimis mai mult helicoptere antisubmarin de pe *Dédalo*, de pe distrugătoarele *Jorge Juan* şi *Valdés,* de pe submarinul *S-31* şi de pe vasul de salvare *Poseidón.*

S-a reuşit să se detecteze ceva metalic cu ajutorul sonarului helicopterelor şi s-a încercat prin toate mijloacele posibile să se comunice cu presupusul submarin, fără să se primească nici un răspuns.

În aceeaşi noapte, vasul de pescuit a fost zguduit puternic când s-a rupt cablul năvoadelor şi a pierdut apoi contactul cu sonarul. În ciuda intensei căutări aeriene şi de suprafaţă, efectuată toată noaptea şi în primele ore ale duminicii, în ziua de 12, nu s-a obţinut nici o informaţie suplimentară."

Prin intermediul acestei note larg difuzate întregii prese naţionale în ziua de 13, de către Agenţia Pyresa, am aflat cu stupefacţie de importantele mijloace aeronavale mobilizate pentru detectarea misteriosului OSN (obiect submarin neidentificat). Cine se afla în acea regiune, la 185 m adâncime, în apele Mediteranei? Se exclude posibilitatea prezenţei unui peşte uriaş, datorită „contactelor

metalice" captate de sonar, după cum confirmă nota informativă a Ministerului Marinei.

Dar ar fi bine să ne întoarcem în trecut şi să ne ocupăm de antecedentele acestui caz.

Bomba de Palomares

După cum cititorul îşi aminteşte mai mult ca sigur, pescarul din Tarracon care muncea în Aguilas, s-a transformat într-un adevărat erou când a localizat exact pe fundul mării obiectul nuclear căzut în apă, ca urmare a coliziunii în plin zbor, din ziua de luni 14 ianuarie 1966 a unui bombardier uriaş B-52, aparţinând lui *Strategic Air Command* şi avionul mamă care trebuia să-l alimenteze, un KC-135. Resturile celor două aparate de zbor au căzut lângă mica aşezare Cuevas de Almanzora şi în Palomares.

Dar cel mai grav a fost că B-52 transporta nici mai mult nici mai puţin decât patru bombe H de 25 megatone.

Cel care a studiat cel mai bine această catastrofă, care la timpul ei a avut mare răsunet (o spunem fără să exagerăm) a fost ziaristul din Statele Unite Tad Szulc, la vremea aceea corespondent de presă al ziarului *New York Times* la Madrid, care a publicat apoi o carte foarte documentată. Tad Szulc a fost unul dintre primii ziarişti care s-a dus la locul catastrofei. Apoi, în doi ani de muncă, a reuşit să dezlege numeroasele mistere care învăluiau acest incident. De la el provin multe din datele care vor urma.

Epoca atomică a ajuns la Palomares la 10:22 fix, ora locală, luni 17 ianuarie 1966, sub forma unei puternice explozii la mare înălţime, la nord-est de sat, pe crestele albastre ale muntelui Sierra Almagrera de unde, în antichitate, fenicienii extrăgeau un argint deosebit de fin, din care făceau ancore pentru navele lor.

Explozia a fost auzită în Palomares printre mulți alții și de către domnișoara Juana Unzué López, din Pampona, acum decedată, care-și petrecea acolo câteva zile de odihnă, din cauza sănătății sale delicate. Respectiva domnișoară a scris următoarele într-o scrisoare:

„Cel puțin de trei sau patru ori pe săptămână treceau pe deasupra casei mele *trei* avioane cu reacție și se alimentau întotdeauna exact când treceau deasupra casei, lucru care ne-a stârnit tuturor admirația..., pentru că se vedea perfect și treceau mereu la aceeași oră, când sunt puțini oameni pe câmp, deci în ziua catastrofei l-au văzut puțini. Eu îmi luam micul dejun pe terasă, pentru că aici este o climă foarte blândă în ianuarie, când am văzut venind *trei* avioane, dintre care două s-au ciocnit deasupra casei mele, sau cel puțin așa mi s-a părut, pentru că s-au ciocnit de fapt deasupra mării. Am văzut diverse lucruri căzând în mare, iar avioanele incendiate s-au prăbușit la doi kilometri de casa mea, în Palomares, care nu este un sat, ci niște ferme, la mică distanța una de cealaltă. Avioanele au căzut la patru metri de școală, unde se aflau elevii cu învățătoarea lor, care au scăpat ca prin minune. Atunci am văzut ridicându-se cinci coloane de foc care păreau sau aveau același efect cu imaginea exploziilor atomice văzute la televizor: au apărut niște ciuperci uriașe, care au dispărut greu, pentru că era o dimineață liniștită, fără vânt. După vreo oră, a început să bată briza și fumul s-a împrăștiat spre mare. Imediat cum s-a produs explozia, au început să apară sute de mașini, de parcă ar fi ieșit din pământ, dintre care cea a medicului satului, care era bun prieten cu noi. Pe urmă, mi-a povestit în amănunt tot ce văzuse. Avioanele s-au făcut praf și combustibilul a produs cele cinci coloane, sau ciuperci pe care le remarcasem. Au fost opt victime și doi din cei aflați la bord s-au salvat aruncându-se în mare cu parașuta. *Cel de-al treilea avion și-a continuat drumul.* În aceeași seară a apărut tot Statul Major Aviatic, încartiruit la Granada și cum „Maricielo" (hotel de categoria I) era închis pentru că nu se terminaseră lucrările, mi-au rechiziționat casa, dar numai pentru

dormit şi birouri. Începând de atunci, au sosit la uşa mea reporteri din lumea întreagă.

Eu, la fel ca toţi din sat, am început să primim scrisori din toată Europa şi America, de la prieteni şi rude, care reflectau îngrijorarea faţă de soarta noastră. Pentru că de pe aceste meleaguri au emigrat mulţi iar acum, după ce au aflat de cele întâmplate din ziare, de la radio sau TV, s-au îngrijorat, în timp ce noi eram foarte liniştiţi. Cum la mine în casă se afla întreg Statul major al Aviaţiei şi Marinei, satul depindea de mine, crezând că sunt la curent cu tot. Aşa că într-o duminică, în timp ce stăteau toţi pe terasă, după slujbă, m-am dus acolo să-i salut şi să-i întreb ce se întâmplă. Au râs când au aflat ce se vorbea prin sat şi ce scriau oamenii în scrisorile lor, iar generalul mi-a spus: «Dormiţi liniştită, că nu este nici un pericol. Trebuie să înţelegeţi că, dacă ar fi fost, am fi dat chiar noi ordin de evacuare a populaţiei civile şi, din moment ce nu l-am dat, înseamnă că nu este nici un pericol.» Nu trecuse nici jumătate de oră de la catastrofă, că marea s-a umplut de ambarcaţiuni de toate mărimile şi modelele. Multe din ele n-au plecat până nu s-a găsit celebra bombă. Am fost sfătuiţi în schimb să nu mâncăm fructe şi legume din zonă. În Palomares erau mai mult de o mie de soldaţi americani veniţi de la toate bazele din Germania şi Spania.

Au luat tot pământul contaminat cu fum şi combustibil în America, în nişte containere uriaşe şi au adus alt pământ din peninsulă. Pe urmă au plecat. Au rămas doar o sută, care s-au mutat pe plaja din faţa casei mele. Vorbeam cu şoferii generalului şi comandantului Marinei, care îi aduceau şi-i luau pe aceşti domni, dar nici ei nu ştiau mai mult ca mine, deşi erau tot timpul acolo. Dar mi-au trimis o mulţime de ziarişti francezi, care considerau că regiunea se află într-o situaţie disperată. Aici se termină tot ce am spus doamnei Cecilia. Cei din exterior au exagerat situaţia. Cei mai afectaţi ar putea fi elevii şi învăţătoarea din Palomares, lângă care a căzut bomba, dar nu li s-a întâmplat nimic, slavă Domnului. Ce s-a întâmplat în realitate? Dacă ar fi fost ceva, mi-ar fi spus medicul

satului. Sigur, au venit medici şi specialişti americani, dar dacă s-ar fi produs ceva anormal în rândul populaţiei, pe cât de exageraţi sunt andaluzii, am fi aflat imediat." (Pentru doamna Cecilia Conde, văduva lui Puig, neuitata noastră prietenă.)

Am transcris această scrisoare datorită excepţionalei sale calităţi ca document uman, deşi conţine câteva inexactităţi, de înţeles, pe de altă parte (în şcoală nu fuseseră nici elevi, nici învăţătoare, ci doar învăţătorul don José Molinero, de 25 de ani şi nu fuseseră doi supravieţuitori, ci trei, căpitanul Wendorf, comandantul lui B-52, maiorul Messinger şi locotenentul Rooney). Şi de ce insistă asupra faptului (scos în evidenţă în textul redat) că au fost *trei* avioane, nu *două,* după cum apare în toate rapoartele oficiale despre catastrofă. Prezenţa celor *trei* avioane a fost observată inclusiv de domnişoara Unzué (şi se presupune că au remarcat-o şi alţi locuitori) cu alte ocazii când s-a efectuat aceeaşi manevră la înălţime.

În această privinţă, vom adăuga că fostul consul al Spaniei la Paris, don Rafael Lorente, care se afla atunci la Vera, lângă Palomares, a declarat presei: „Am avut impresia că au căzut trei avioane: două pe pământ şi al treilea în mare."

Conform cercetătorilor francezi Guy Tarade şi André Milou, fantasticele resurse puse în mişcare de americani au avut drept scop găsirea acestui al treilea „avion" misterios, care era de fapt un OZN. Aceasta a fost adevărata cauză a coliziunii celor două aparate la 10.000 metri altitudine, deasupra localităţii Palomares.

Poate aşa se explică răspunsurile laconice al colonelului Barnett Young, răspunzător de relaţiile cu publicul din partea USAF şi detaşat la Madrid, care a spus zariştilor spanioli: „Doamne...! Ca fost ziarist, dacă aş putea să povestesc ce s-a întâmplat, aş publica cel mai senzaţional reportaj din cariera mea..."

De fapt, s-a întâmplat probabil ceva foarte ciudat pe cerul de deasupra localităţii Palomares. Zona de zbor semnalată pe hărţile S.A.C. drept o zonă „Saddle Rock" (pe coasta Almeriei, în regiunea Palomares) era una din cele mai bune din lume, pentru a efectua o

întâlnire aeriană. Cu o atmosferă curată întotdeauna, Saddle Rock, care se extinde între râul Almanzora şi munţii din Cuevas şi Palomares, oferea condiţii ideale. Era departe de mari centre urbane şi era uşor accesibilă pentru avioanele cisternă de la Morón. Pentru a fi realimentate deasupra localităţii Palomares, bombardierele nucleare nu trebuiau să-şi devieze ruta care le ducea în vestul Mediteranei, venind de pe coasta estică a Statelor Unite. În acest caz, B-52 comandat de Charles J. Wendorf, aviator blond cu ochi albaştri care trebuia să împlinească treizeci de ani, decolase de la baza aeriană Seymour Johnson, din Carolina de Nord.

Aparatul său şi alt B-52 al Escadrilei 68 de Bombardiere de la Seymour Johnson participau la un zbor neîntrerupt de patrulare făcut de bombardierele cu reacţie ale S.A.C. deasupra Atlanticului, Mediteranei şi Pacificului, apropiindu-se de URSS şi China, atât cât permiteau discreţia şi prudenţa. „Strategic Air Command" (Comanda Aeriană Strategică) a cărei deviză este „pacea e profesiunea noastră" are ca misiune controlul aerian permanent, zi şi noapte, prin intermediul bombardierelor care se află în zbor constant, zi şi noapte, pentru a fi în măsură să lanseze represalii instantanee contra ţării care ar îndrăzni să atace cu mijloace nucleare Statele Unite sau unul din aliaţii săi.

În consecinţă, operaţiunea de realimentare în zbor, deasupra lui Saddle Rock, trebuia să fie o operaţiune perfect normală. În toată lumea, zi şi noapte, la fiecare şase minute, un bombardier S.A.C. este realimentat în zbor: uriaşele B-52 şi *Hustler* supersonice îşi dau mereu întâlnire cu cele şapte sute de avioane ale flotei, compuse din avioane-cisternă KC-135. Începând din 1959, s-au efectuat mai mult de un milion de asemenea operaţiuni de alimentare aeriană, soldându-se cu un singur incident în afară de cel de la Palomares: s-a întâmplat pe 15 octombrie 1962, când un B-52 şi un KC-135 au intrat în coliziune pe cerul din Kentucky şi au lăsat să cadă la sol două produse nucleare. Dar aceste bombe s-au recuperat imediat, fără prea mare greutate.

În timp ce zbura la mai mult de 10.000 m altitudine, comandantul Wendorf a început să reducă viteza aparatului său, care era de 960 kilometri pe oră, la survolarea teritoriului spaniol în apropiere de Cartagena, şi a început să urmeze linia de coastă, către Zona de Alimentare Saddle Rock, pe ruta 256° sud-est. Aparatul său B-52 care transporta patru bombe cu hidrogen a traversat Sierra de Almagrera, unde se distingea până şi zăpada dintre piscuri.

Cu câteva minute înainte, Emil Chapla, comandantul avionului-cisternă KC-135, redusese şi el viteza uriaşului său aparat, cu 33 km înaintea lui B-52 care se apropia de coada sa. Pentru a se cupla cu avionul-mamă şi a efectua manevra de alimentare pe o traiectorie de 112 km, bombardierul trebuia să se situeze din ce în ce mai în spate şi sub KC-135, a cărui conductă cobora, pentru a se conecta cu partea posterioară a aparatului B-52. Dacă atunci era o operaţiune extrem de delicată, care trebuia cronometrată la zecime de secundă şi necesita o extraordinară precizie de zbor, azi este o manevră normală, cu care piloţii şi personalul celor două avioane sunt familiarizaţi pe deplin. Bombardierul nu trebuie deloc să-şi schimbe ruta şi principalul avantaj al acestei tehnici constă în faptul că, în timpul alimentării, se pierde puţin timp şi carburant.

Conform înregistrării pe bandă magnetică, închisă în cutia neagră a lui B-52, care s-a recuperat, se pare că ceva a împins bombardierul în sus, aşa încât o aripă a avionului-cisternă a ras cabina de comandă a bombardierului. La bordul lui KC-135, sergentul Potolicchio, operatorul braţului de alimentare, începuse să transmită prin radio comandantului Wendorf indicaţiile necesare pentru cuplare. Dar braţul rigid, de 14 m lungime, acţionat hidraulic, nu a ajuns niciodată să se cupleze cu gura de alimentare a avionului B-52...

— Atenţie! Te-ai apropiat destul! a strigat Potolicchio agitat în microfon. Ai viteză prea mare...!

Aceasta este ultima înregistrare care figurează în „cutia neagră".

După cum a spus mai târziu comandantul Wendorf, care, cu un braţ fracturat se afla în convalescenţă după cumplitul şoc în spitalul Aguilas, a văzut deodată aripa dreaptă a avionului-cisternă lovindu-se de una din ferestrele cabinei. Pe urmă a simţit o lovitură puternică şi avionul s-a cutremurat ca un animal rănit. Uriaşul B-52 — un fel de rachetă, după cum spune Tad Szulc, compus din mai mult de 180 tone de structuri metalice, motoare şi arme nucleare, lansat în spaţiu cu 440 kilometri pe oră — a împins de jos KC-135, în timp ce survolau amândouă râul Almanzora.

La câteva secunde după coliziune, ambele reactoare au continuat să zboare, sau mai bine zis, să se deplaseze prin aer din pură inerţie. Pe urmă, o flacără portocalie a învăluit avionul-cisternă de 135 tone, în timp ce carburantul echivalent cu trei vagoane de combustibil începuse să ardă. O cumplită explozie a zguduit cerul Almeriei şi ambele aparate au început să se dezintegreze în sute de fragmente de toate mărimile. Era 10:20, ora Spaniei.

Operaţiunile maritime de salvare au început la câteva clipe după producerea catastrofei. Pescarii din zonă au început imediat să caute posibilii supravieţuitori. După ce au anunţat prin radio baza de la San Javier, în apropiere de Murcia, comunicând că s-a produs o coliziune aeriană pe coasta Almeriei, locotenenţii Emilio Erades şi José Antonio Balbas, care survolau zona în helicopterul lor de patrulare, i-au condus pe toţi la presupusul loc al sinistrului. Cei doi piloţi ai Marinei spaniole au văzut căzând în mare mai multe paraşute şi s-au îndreptat într-acolo, menţinând legătura radio permanentă cu San Javier.

Din fericire, în zonă se aflau multe vase de pescuit, dintre care *Dorita,* comandată de proprietarul ei, Bartolomé Roldán şi *Manuela Orts,* proprietatea lui Francisco Simó Orts. Această flotilă a remarcat şi ea căderea paraşutelor. Mai ales de una din ele atârna un

imens obiect negricios, care s-a scufundat în apă. (Să spunem, în paranteză, că în ciuda ploii de resturi care au căzut în mare şi pe uscat, nu au existat victime în rândurile populaţiei, ceea ce s-ar putea considera o adevărată minune.)

Între timp, apropiindu-se cu curaj de limitele autonomiei micului lor helicopter cu două locuri, cei doi piloţi spanioli s-au depărtat mult de coastă, până când au reperat la opt mile o barcă pneumatică în care se afla un om. S-au întors imediat la flotila de pescadoare, pentru a ghida vasul *Manuela Orts* către posibilul supravieţuitor. Zburând din nou la joasă înălţime deasupra mării, cei doi piloţi îndrăzneţi au reperat alte două bărci pneumatice care pluteau la cinci sau şase mile de coastă. Deşi aproape că nu mai aveau combustibil, Erades şi Balbas s-au întors la flotila de pescadoare, pentru a ghida, de această dată, vasul *Dorita* spre cele două bărci.

Acest vas de pescuit a îmbarcat primii doi supravieţuitori care aşteptau doar de o jumătate de oră. Erau comandantul Wendorf şi locotenentul Rooney, cel de-al doilea pilot al aparatului B-52. Suferiseră amândoi un puternic şoc nervos, când Bartolomé Roldán şi oamenii săi i-au luat la bord cu mare grijă. Wendorf a leşinat când a căzut în apă, dar barca s-a umflat instantaneu, salvându-i viaţa. Se pare că avea un braţ fracturat. Nu a scos nici un cuvânt când l-au luat la bord şi a rămas nemişcat, ca şi când ar fi fost vrăjit, întins pe puntea vasului *Dorita,* în timp ce pescarii grijulii îl acopereau cu mantale. Locotenentul Rooney avea o tăietură adâncă în partea de jos a spatelui, dar şi-a revenit repede. I-a spus cu glas tremurat lui Bartolomé Roldán că era o minune că scăpaseră cu viaţă amândoi. Adevărul este că puţini aviatori se pot lăuda că au căzut în mare de la 10.000 m altitudine, după ce le-a explodat avionul. Când au sărit în gol, au leşinat amândoi şi au căzut aşa ca nişte bolovani aproape cinci kilometri şi jumătate, până când paraşutele s-au deschis automat, la 4.600 m altitudine.

La câteva minute după aceea, cei de la bordul vasului *Manuela Orts* au reuşit să-l salveze pe cel de-al treilea supravieţuitor,

localizat de helicopter la opt mile pe coastă. Era vorba de maiorul Larry Messinger, primul pilot. După ce l-a luat la bord pe aviator, Francisco Simó a observat altă paraşută care plutea pe apă. Gândindu-se că, între pliurile ei ar putea fi alt supraviețuitor, s-a grăbit s-o tragă la bord. Dar era atât de grea încât în ciuda eforturilor combinate ale lui Francisco Simó, ai marinarilor săi Jesús, *el Belele* şi ceilalți oameni, nu au reuşit s-o tragă la bord. După ce au lovit vasul cu ceea ce părea a fi un uriaş obiect scufundat, Simó a trebuit să renunțe. S-a gândit că ar putea fi una din bombele atomice, ştiind că toate armele nucleare sunt prevăzute cu paraşute, pentru a evita o nenorocire ca aceea care tocmai se produsese. Instinctiv, ca un adevărat lup de mare ce era, Francisco Simó a studiat poziția față de țărm, ceea ce i-a permis apoi să localizeze punctul respectiv cu mai mare precizie decât cei mai buni scafandri ai Marinei Statelor Unite. În acel moment se transformase fără să ştie în *Paco el de la Bomba* (Paco cel cu bomba), pentru că ceea ce încercase să ridice la bord era cea de-a patra bombă nucleară pe care o transporta avionul B-52.

Un om din Lumea Veche, un mediteranean prin ale cărui vene curgea sânge maur şi latin, un bărbat dotat cu extraordinare cunoştințe nautice avea să dea o lecție orgolioşilor yankei care se bazau numai pe aparatura lor electronică şi automatizată, pe roboții şi uluitorul lor progres tehnic. *Paco el de la Bomba* urma să-şi deschidă o sclipitoare carieră, ajungând să deschidă un proces în care a pus pe banca acuzaților, nici mai mult nici mai puțin decât Statele Unite, de la care pretindea „doar" cinci mii de dolari, pe motiv că scutise Marina SUA de un milion dolari pe zi, localizând înaintea tuturor, uriaşul lor *baby* (copilaş) scufundat la 800 m adâncime, în marea Almeriei.

Chiar în acea zi, în timp ce amurgul precoce invernal se lăsa asupra localității Palomares, doi oameni din Paza Civilă, care patrulau pe plaja de la vărsarea râului Almanzora, au făcut o descoperire senzațională: au parcurs cu pasul câteva sute de metri

până la secțiunea cozii bombardierului B-52, unde se aflau tehnicienii americani și le-au indicat prin semne să-i urmeze. Într-un punct situat la 400 m de țărmul mării, o bombă cu hidrogen ușor turtită, dar în rest complet intactă, zăcea sub paraşuta ei alb-gri. Era întinsă orizontal, lângă un disc de pe care alunecase înainte să cadă peste el, între nisipul râului și un câmp de roșii, aproape la picioarele unui turn antic de observație, înălțat la malul râului, care, în timpul fenicienilor semnala granița înfloritoarei regiuni Bética. Bomba, denumită convențional „arma nr.1" a fost identificată la 14:44 și dezamorsată imediat de geniștii S.A.C. Așa s-a găsit prima din cele patru bombe nucleare care au căzut din cer în acea zi tragică de luni, în zona localității Palomares. Dar mai erau trei și se profila un pericol cumplit: cel al iradierii cu raze gama.

S-au localizat repede cele două de pe uscat și s-au dezamorsat imediat; dar cea de-a patra nu ieșea la iveală, în ciuda căutărilor susținute. Să fi căzut în mare? Să fie cea care s-a lovit de vasul *Manuela Ortis*? Pornind de la această prezumție, guvernul Statelor Unite a hotărât să pună în joc cele mai moderne mijloace de căutare subacvatică de care dispunea.

În acea epocă, după cum ne semnala oceanograful Aldemaro Romero într-un articol publicat în *El Noticiero Universal* din Barcelona, joi 11 ianuarie 1973, Statele Unite se bazau pe niște vase pentru localizarea bombei. Primul avut în vedere a fost *Trieste,* batiscaf pe care l-am văzut deja în acțiune, încercând să localizeze submarinul nuclear *Thresher* și care, cu șase ani înainte reușise să coboare în cea mai adâncă fosă oceanică (10.918 metri), la fel cu Groapa Marianelor. În plus, batiscaful era puțin manevrabil și randamentul său era scăzut într-o operațiune în care trebuia să acopere cât mai mult spațiu subacvatic în cât mai scurt timp posibil. S-a hotărât atunci să se recurgă la mici submarine de cercetare științifică, pentru că cele de luptă sunt oarbe la imersiune și cota lor maximă de adâncime este de 300 m. Au fost alese mai multe, dar s-au utilizat numai două, până la urmă: *Aluminaut* și *Alvin.*

Primul este construit mai ales din aluminiu. Măsoară 15,5 metri lungime şi 2,44 m lăţime, cu un deplasament total de 81 tone. Poate atinge 4500 metri adâncime, randamentul său maxim fiind la 1800 m.

Primele zile ale lunii februarie au marcat o activitate frenetică pe coasta Palomares; desconsiderând spusele lui Francisco Simó, care le declarase că bomba căzuse în larg, într-un punct ştiut de el, scafandrii Marinei USA au cercetat pas cu pas platforma litoral până la 50 metri adâncime, găsind doar fragmente de avion. Pe 14 februarie au început scufundările navelor *Alvin* şi *Aluminaut,* în condiţii atmosferice vitrege, pentru că se schimbase vremea şi natura părea a fi împotriva americanilor. Apele erau foarte tulburi, curenţii marini deosebit de puternici şi micile submersibile sufereau eşec după eşec. Şi ca şi când toate acestea n-ar fi fost de ajuns, pe data de 18 a apărut în zonă un vas sovietic de spionaj care, prin echipamentele sale electronice, încerca să afle ce fac americanii. Acest incident i-a stresat şi mai mult pe yankeii destul de agitaţi şi aşa.

Impresionanta desfăşurare de forţe a Marinei SUA a cercetat până la urmă zona semnalată cu insistenţă de Francisco Simó. Trebuiau să se plece în faţa evidenţei: un pescar spaniol incult, care nu dispunea decât de ochii şi mâinile lui, un om care era puţin mai sus pe scara socială — dar numai puţin — decât arabii şi negrii, ştia mai mult decât o armată întreagă de specialişti de primă mână. Era revoltător!

Pe 1 martie, *Alvin* a găsit la mare adâncime, în zona indicată de Paco, o urmă asemănătoare celei care ar putea să fie lăsate de o torpilă. Era posibil să fi fost făcută de bombă, care avea formă de torpilă. Dar, din cauza apelor tulburi, *Alvin* a pierdut acea promiţătoare pistă. Timp de douăsprezece zile a cercetat cu sârguinţă toată zona şi faptul că a întârziat să localizeze din nou pista s-a datorat echipajelor din vasele de la suprafaţă, care aveau o marjă de eroare de... peste 400 m!

Localizarea definitivă s-a realizat doar pe 15 martie. În timp ce *Alvin,* sub comanda locotenentului Wilson, însoţit de McCamis, urca o pantă cu o înclinaţie de 70°, într-o zonă cu o vizibilitate de numai 2,5 m, cei doi oameni s-au speriat când s-au trezit brusc în faţa unei paraşute care acoperea un obiect.

Indicatorul de adâncime al micul submersibil indica exact 777,75 m. I-au anunţat imediat pe cei de la suprafaţă, trimiţând un mesaj codificat dinainte stabilit (din cauza ruşilor care stăteau la pândă): „S-a găsit panoul de aparate."

Vestea a stârnit mare entuziasm. Amiralul Guest care comanda operaţiunile, a ordonat să se scufunde imediat *Aluminaut,* pentru ca *Alvin* să se poată ridica la suprafaţă să-şi încarce bateriile. În felul acesta, ambele submersibile puteau sta de veghe pe rând.

Din acel moment a început partea cea mai dificilă a operaţiunii: scoaterea bombei la suprafaţă. Pe 24 s-au făcut primele încercări, folosind submarine, dar s-au întrerupt când *Alvin* era cât pe ce să rămână pe veci în adâncuri, fiindcă s-a încâlcit în cablurile care trebuiau să imobilizeze bomba. Ca urmare a acestor manevre, a alunecat din nou pe panta subacvatică, scufundându-se încă o sută de metri. A apărut apoi pericolul ca bomba să-şi continue coborârea şi să iasă din sfera de acţiune a vasului *Alvin.*

A trebuit atunci să se apeleze la ultima cucerire în materie de tehnologie subacvatică: C.U.R.V. (*Cable Controlled Underwater Research Vehicle* — vehicul de cercetare subacvatică acţionat prin cablu). Acest vas de 3,9 m lungime, 1,5 lăţime şi 2 înălţime a fost creat pentru a-şi localiza obiectivul prin sonar, identificându-l prin intermediul televiziunii submarine şi camerei de luat vederi de 35 mm, după care îşi întindea gheara acţionată electronic spre obiectiv, pentru a-i conecta un cablu cu care îl trăgea la suprafaţă. Acest robot submarin demn de un roman ştiinţifico-fantastic s-a scufundat în apele din Palomares pe 10 aprilie. În următoarele zile i-a dezamăgit pe americani, pentru că bomba a continuat să alunece pe panta subacvatică şi totul arăta că va continua s-o facă. În cele

din urmă, pe 5 aprilie, s-a reuşit să se lege bomba cu un prim cablu; în ziua următoare, s-au conectat şi cel de-al doilea şi al şaptelea. Deşi bătea un vânt puternic, bomba s-a ridicat cu multă grijă, în timpul unei operaţiuni care a durat o oră şi patruzeci şi cinci de minute.

La 8:45 dimineaţa, ora Spaniei, bomba se afla în sfârşit la bordul vasului de salvare *Petrel.* Îndelungata şi dificila operaţiune luase sfârşit.

Baze subacvatice OZN în vestul Mediteranei?

În diverse articole publicate şi mai ales în cartea *Marea enigmă a farfuriilor zburătoare,* unde dedic un întreg capitol problemei respective, am amintit posibilitatea existenţei unor baze subacvatice OZN pe planeta noastră. Culmea este că s-a constatat după aceea că multe din punctele semnalate de mine coincideau cu localizarea zonelor romboidale de perturbaţii magnetice propuse de Ivan Sanderson şi grupul său.

Dar din lucrarea mea lipsea una din aceste zone ca posibil loc de bază subacvatică: vestul Mediteranei.

Spania a atins apogeul în această privinţă în martie-aprilie 1950, cu cincizeci de cazuri pe care studioşii Carlos Orlando şi Vicente-Juan Ballester Olos din Valencia le-au ridicat la mai mult de o sută, pescuind, aşa cum făcusem eu, în ziarele epocii, în cadrul aşa-numitei „Operaţiuni Antichităţi".

Aplicând în Spania metoda inventată de Aimé Michel pentru Franţa, am reuşit să trasez peste peninsulă o reţea ortotehnică (sau, mai bine-zis linii drepte care uneau între ele pe trei sau chiar mai multe puncte aliniate pe o linie ortodromică).

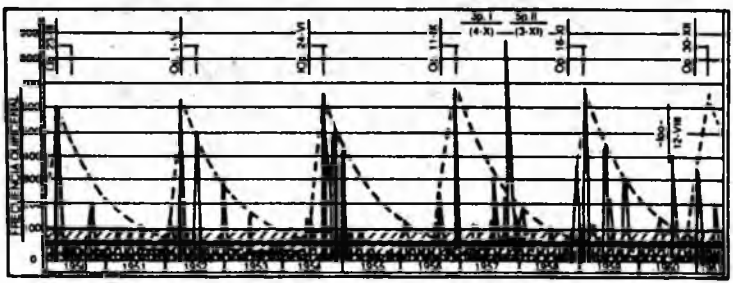
La fel a făcut şi Aimé Michel, care şi-a asumat sarcina să demonstreze caracterul *permanent* al unor ortotehnii, în special

celebra linie BAVIC (prelungită de mine şi-n Spania) şi de care ne vom ocupa ulterior.

În reţeaua ortotehnică trasată de mine existau şi linii cu caracter permanent, dar diverşi cercetători spanioli, lucrând independent şi cu o metodologie extrem de riguroasă, au descoperit când şi-au trasat reţelele, diverse alinieri, care se suprapuneau cu ale mele.

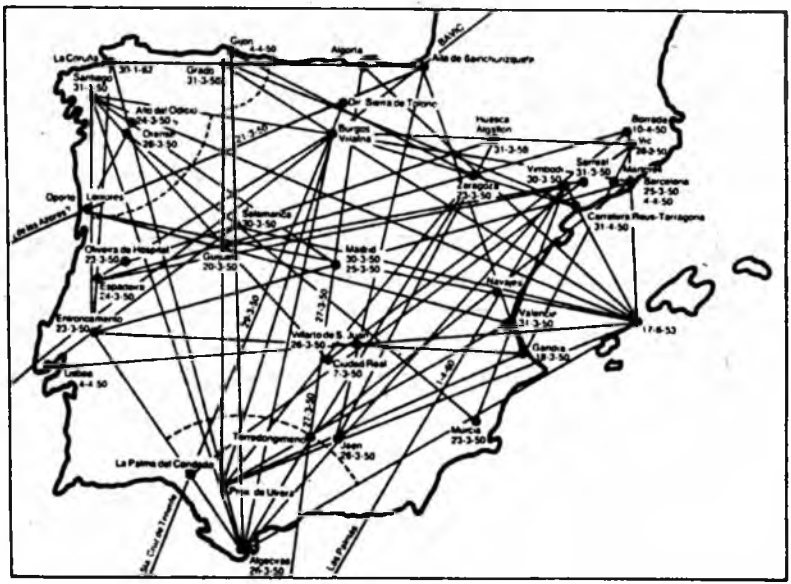
Am uitat să spun că apogeul spaniol descoperit de mine coincidea matematic cu o opoziţie Marte-Pământ, cum a fost constanta din 1947 până în 1965, profilându-se apoi acest ciclu bienal sau „marţian", pentru a reapare în plan mondial la sfârşitul lui 1973, provocând ceva mai târziu pentru Spania apogeul din primăvara lui 1974.

Doi cercetători bine instruiţi, Félix Ares de Blas şi David G. López au efectuat un studiu pe computer al perioadei de vârf (aciclice) 1968-1969, remarcabilă pentru amplitudinea şi cantitatea de cazuri serioase. Respectivul studiu, publicat în două părţi, la editura Eridani A.E.C. din Madrid, este cunoscut mai ales datorită cercetătorilor care l-au alcătuit. Înainte, autorii săi publicaseră prin aceeaşi metodă, „Analiza perioadei de vârf 1968-1969, prin propriile eforturi şi cu ajutorul grupului Charles Fort din Valladolid.



Investigaţii statistice
Grafic care relaţionează perioadele de apogeu ale OZN-urilor cu opoziţiile planetei Marte, care au loc o dată la 26 luni. De aici provine şi numele de „ciclu bienal" care s-a dat acestei ciudate periodicităţi. (Eduardo Buelta.)

Autorul spune în acest studiu: „Când am terminat harta mea ortotehnică, am hotărât s-o compar cu cea publicată de don Antonio de Ribera (mare parte din observațiile cuprinse în această hartă s-au făcut în 1950) și vă rog să mă credeți că am avut o mare surpriză să constat că 3/5 din punctele semnalate pe respectiva hartă coincideau cu cele semnalate în 1968. Aceste puncte însemnate pe hartă sunt: La Palma del Condado, Valencia, Cuenca, Madrid, Burgos, Orense, Gijón, Algorta, Azore și Las Palmas. Există totuși și alte puncte care, deși nu coincideau exact cu cele indicate de domnul Ribera, se aflau în apropierea lor, cum ar fi: Puentedeume (1968), La Coruna (1954-1962), Catelldefels (1968) și Barcelona, El Grado (1950) și Oviedo.



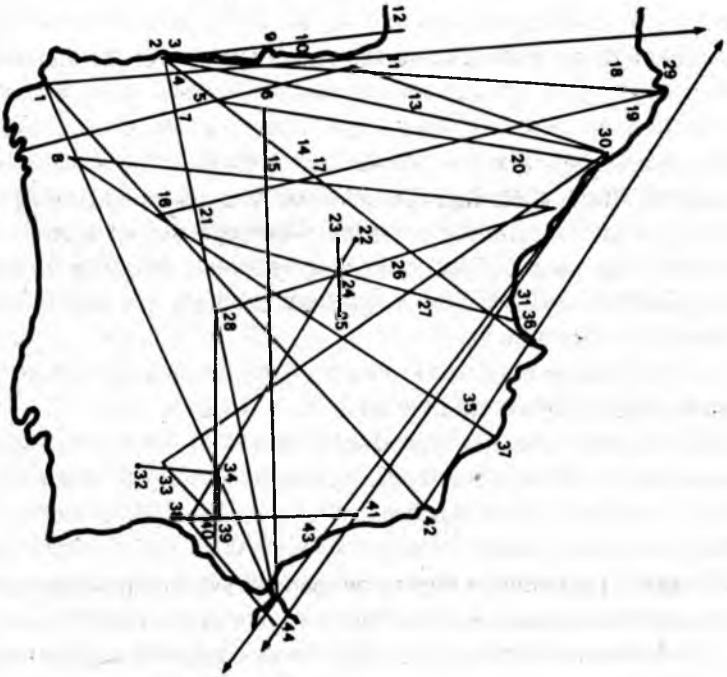
Rețeaua ortotehnică a Peninsule Iberice, formată în principal din studiul perioadei de apogeu din 1950. (A. Ribera.)

Mai departe se adaugă: „Sigur, cititorul va înțelege că dacă afirmi că punctele se repetă, înseamnă să accepți că și ortotehniile se repetă, așa că este logic ca alinierile obținute de domnul Ribera să coincidă cu cele ale noastre. Una dintre acestea ar fi cea formată de alinierea observațiilor ORENSE-FERMOSELLE (Zamora)-MAR MENOR, care este practic aceeași cu cea semnalată de domnul Ribera și care se aliniază cu următoarele puncte: ORENSE-SALAMANCA-MURCIA. Un al doilea exemplu ar putea fi linia ALGORTA-EL GRADO- LA CORUNA. Este posibil ca această linie să fie una din cele mai frecvente pentru OZN-uri, pentru că pe ea se repetă multe observații. Ba mai mult, există motive să se creadă că această linie se menține constantă, la fel cum se întâmplă cu linia BAVIC, dar pentru asta ar fi necesar un studiu special în viitorul apropiat."

Pentru a termina cu interesanta lucrare a lui J.A. Campana, voi reproduce acest paragraf elocvent: „Cred că este greu de rezumat în puține cuvinte ceea ce au însemnat în linii generale observațiile înregistrate în Spania în 1968, cu toate acestea, se poate spune că s-a făcut *o explorare completă a peninsulei,* pentru că nu există zonă geografică importantă în care să nu-și fi făcut remarcată prezența OZN-urile. Principalele puncte de dispersie se întâlnesc *pe coastă,* (fapt deja semnalat de mine pe harta ortotehnică amintită), așa încât acoperă complet teritoriul spaniol. Cele mai importante puncte sunt: LA ESCALA (Gerona), BARCELONA, VALENCIA, MAR MENOR, CEUTA, ÎN APROPIERE DE BADAJOS, FERMOSELLE (Zamora), GIJON, ALGORTA (Vizcaya) și PAMPLONA. Pe de altă parte, principalele puncte de întretăiere sunt MADRID, GUADALCANAL (Sevilla), DUEÑAS (Palencia), BURGOS și CAÑADA DEL HOYO (Cuenca), toate fiind puncte în care s-au înregistrat apariții de OZN-uri, care se repetă uneori." (Caracterele înclinate îmi aparțin).

La rândul său, căpitanul de infanterie don José-Tomas Ramirez y Barbero de Zamora, a analizat prin metode statistice riguroase și

avansate apogeul spaniol din primăvara lui 1974, publicând o „Scurtă monografie analitică a FEP-74", în câteva exemplare dactilografiate, însoțite de grafice.



Harta ortotehnică a peninsulei iberice pentru perioada de apogeu din 1968-1969.

A avut amabilitatea să-mi trimită unul din aceste grafice, cu autograful său. În această lucrare, la paragraful 2.2.6. — STUDIUL ŞI CĂUTAREA POSIBILELOR ORTOTEHNII, face aluzie în următorii termeni la lucrările mele anterioare: „Diverse ortotehnii descoperite acum coincid cu cele întâlnite de A. Ribera în studiul său pentru perioada de apogeu din 1950."

Dar în analiza perioadei de apogeu 1968-1969, realizată de Felix de Blas şi David G. Lopez, de care am discutat deja, se întâlneşte ceva cu adevărat impresionant. Să citim pagina 60 a respectivului studiu:

„Deşi în timpul perioadei de vârf din 1968-1969 nu se remarcă în Spania nici o linie ortotehnică demnă de luat în considerare (Felix Arex şi David G. Lopez nu cunoşteau, mai mult ca sigur, lucrarea lui Campana, pe care ei înşişi o publică în anexa cărţii lor), se evidenţiază un fapt destul de ciudat asupra căruia vrem să insistăm:

„Dacă unim cronologic toate cazurile care s-au produs în timpul perioadei studiate, suntem confruntaţi cu un fel de „penetrare" şi „ieşire" prin regiunea catalană, pe două ramuri principale, bine-definite, care se îndreaptă din Cataluna spre Sevilla şi respectiv La Coruna."

„Confluenţa acestor două ramuri are loc, se pare, *într-un punct al Mediteranei,* nu departe de coastă."

Textul care figurează începând de aici, chiar dacă este în principiu acelaşi cu cel care figurează în „Analiza" publicată în 1971, în mai multe copii, a fost adăugit când autorii săi l-au prezentat la Primul Simpozion despre Fenomenul OZN, din 1975, la Santander. Prin amabilitatea lui José Ignacio Amurrio, prezent la simpozion, am putut reproduce aici textul integral al interesantului pasaj:

„Remarcarea acestui fapt ciudat ne-a făcut să ne gândim la posibilitatea existenţei unui „focar de iradiere", situat într-un anumit punct din Mediterană, de unde fenomenul se propagă spre anumite ţări europene. Pentru a aprofunda această posibilitate, am efectuat o analiză ortotehnică pe teritoriul francez şi aplicând-o acestei perioade a apărut în mod predominant o „intrare şi ieşire" prin zona mediteraneană. Efectul este asemănător, deşi mai puţin accentuat, cu cel care se observă în Peninsula Iberică. Această circumstanţă adaugă un punct în plus în favoarea ipotezei potrivit căreia în perioada trecută de maxim din 1968-1969, unul din principalele focare de iradiere a fenomenului OZN a fost situat în Mediterană..."

Oare am descoperit „cuibul" de unde pleacă şi unde se ascund OZN-urile care explorează atât de metodic şi de atâta timp Franţa, Italia, Peninsula Iberică şi insulele din această zonă a Mediteranei? Asta să fie cheia enigmei, ca în cântecul de copii, „pe fundul mării"? Pistele descoperite de Ares şi López, împreună cu echipa sa de colaboratori, sunt cu adevărat revelatoare, ba chiar neliniştitoare aş putea spune. Studiul ortotehnic realizat de Campana pe baza cercetărilor argentiniene a dat acelaşi rezultat ca acela citat anterior. În ambele zone existau „triunghiuri ale morţii". Este aproape sigur că studiul efectuat pe coasta orientală a Statelor Unite, în Mexic şi în insulele Caraibe ar avea rezultate similare.

Un rezultat secundar, un subprodus, ca să-i spunem aşa, al investigaţiilor lui Ares şi López, ne intrigă de asemenea. Referindu-se la aterizări (cazuri de Tipul-I, conform clasificării Vallée) şi analizând geologia terenului, ambii cercetători scriu în studiul citat: „În ceea ce priveşte legătura dintre locurile unde s-a observat un OZN şi caracteristicile sale geologice, s-a constatat că predomină în mod clar, mai ales în cazurile de Tip-I, terenurile din cuaternar. Ştiind că dintre diversele tipuri de terenuri (arhaic, primar, secundar, terţiar, cuaternar), terenurile cuaternare reprezintă doar 19,4 % din suprafaţa totală a Spaniei, rezultă un fapt care ar putea fi semnificativ sau poate întâmplător: ce legătură există între erele geologice şi fenomenul OZN?"

Am semnalat deja existenţa unei corelaţii între localizările geografice ale zonelor romboidale de tulburări magnetice şi zonele geologice care prezintă falii, mari fose abisale şi fenomene vulcanice. Iată ce au spus Ares şi López şi Santander, în continuarea paragrafului citat anterior: „... S-a vorbit mult în ultimii ani despre legătura dintre cutremure şi OZN-uri; se remarcă în mod frecvent o intensificare a activităţii seismice (în cazul regiunii andine şi pe întreaga coastă a Pacificului) în acele zone unde se manifestă fenomenul OZN. Unii cercetători în materie au considerat de

asemenea că au observat o sporire a aparițiilor în acele ore și regiuni apropiate de localizarea unei mișcări seismice."

Altă coincidență? Posibil.

Înainte de aceasta, David G. López și Félix Ares de Blas, cu echipa lor de colaboratori, au dezvoltat și trasat câteva din concluziile lor într-un articol intitulat „Analiza perioadei de apogeu 1968-1969," publicat în Buletinul Informativ Al Centrului de Studii Interplanetare (CEI-Madrid).

Datorită interesului pe care-l prezintă, voi transcrie partea finală a acestui articol:

„Considerăm că cifra de apariții va scădea treptat pe măsură ce ne îndepărtăm de falii. Acest fapt pe care tocmai l-am menționat a fost demonstrat anterior, pe teritoriul francez și publicat de revista *Lumières dans la Nuit* într-un articol semnat de F. Lagarde.

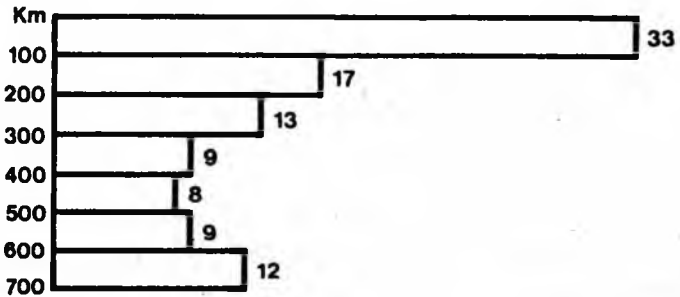
Am vrea să subliniem aici, faptul scos deja în evidență de unii cercetători, că numărul de apariții OZN crește înainte și după mișcările seismice. În Spania am avut ocazia să verificăm acest lucru, deși nu foarte semnificativ, cu ocazia cutremurului din 28 februarie 1969, care a afectat mai ales zona sudică a peninsulei.

Am dori de asemenea să remarcăm care era distribuția cazuistică față de zonele de anomalie magnetică din peninsula noastră, demonstrând cu uimire că se producea un efect similar cu cel semnalat mai-nainte: și anume că numărul aparițiilor crește cu cât ne apropiem mai mult de aceste zone de anomalie.

Anomaliile magnetice din țara noastră sunt situate în provinciile Badajos și Sevilla, pe de-o parte și între León și Orense pe de alta.

După cum se poate vedea din grafic, creșterea se produce începând cu distanțe mai mari de 50 km față de aceste anomalii, iar această creștere coincide cu înaintarea noastră în regiunea catalană, fapt care ne-a făcut să ne gândim la posibilitatea existenței unei a treia zone de anomalii, situată în estul Pirineilor, dar pe teritoriul

Franței. Așa se explică de ce nu figurează pe hărțile geomagnetice ale țării noastre. (Este vorba, evident de masivul Canigó)



„În 1968, exista o puternică pată tranzitorie în golful León. Mai exact în punctul de intersecție al liniilor de penetrație în peninsulă (Barcelona-La Coruna, Barcelona-Málaga) cu cea franceză.

Foarte recent, când lucrarea pe care o rezumăm acum era gata, am putut constata că există efectiv o a treia anomalie situată în Pirineii francezi, care se prelungește până în localitatea Olot. (zonă eminamente vulcanică).

Uimirea noastră nu cunoaște margini. Oare constatăm în mod categoric că fenomenul OZN este direct legat de geomagnetismul terestru? Încă nu putem da un răspuns clar la această întrebare. Deocamdată, nu avem la îndemână o cazuistică suficient de extinsă. Doar după o analiză mai profundă, ca aceea întreprinsă de CEI, am putea înclina definitiv balanța.

Ne întrebăm acum: ce relație există între rezultatele celor trei constatări anterioare? Răspunsul în primele două cazuri este simplu și nu necesită mari explicații: din câte se știe, seismele își au originea în mod normal în terenuri de orogeneză recentă, care nu s-a încheiat complet.

Cum rămâne cu cel de-al treilea caz? Răspunsul la această întrebare, deşi nu există încă o explicaţie convingătoare, ne-a fost furnizat de ultimele buletine ştiinţifice ale Ambasadei Japoniei, prin publicarea unei informări în care se spunea că oamenii de ştiinţă din acea ţară au demonstrat că, înaintea oricărei mişcări seismice, s-au detectat modificări ale câmpului magnetic al zonei. S-a adăugat de asemenea că această circumstanţă prezintă un mare interes pe viitor, deoarece va permite determinarea anterioară a oricărei mişcări de această natură.

Să fie o simplă întâmplare? Probabil că da. Dar sunt trei fapte care nu trebuie uitate, datorită interesului pe care-l pot prezenta în cercetarea fenomenului OZN. Ba chiar ar trebui analizate mai în profunzime, aceasta fiind etapa în care ne aflăm acum. În lucrările noastre prezente şi viitoare, ne propunem să fim mai insistenţi, să introducem mai mulţi factori de care nu s-a ţinut cont, pentru că prezenta lucrare s-a vrut doar o încercare."

Studiul realizat de Ares, Lopez şi echipa lor este cu adevărat valoros. Dar eu aş putea să-i aduc o îmbunătăţire (o voi face în cazul tuturor celor care s-au ocupat de problemă, de la Saunders la Vallée, fără să uit de Ballester Olmos): consider că este complet *aleatoriu* (în această privinţă, sunt de aceeaşi părere cu căpitanul Ramirez şi Barberó) să încerci să găseşti o legătură între fenomenul OZN şi zilele săptămânii. Se pare că Ares şi López au constatat că se produc mai multe cazuri de apariţii vinerea; Vallée le plasează miercurea. Dar chiar dacă ar fi aşa, ar reflecta mai mult un fapt sociologic, nu un adevărat comportament al fenomenului. Pe Pământ au existat şi există în continuare multe calendare; multe metode de a măsura şi împărţi timpul. Săptămâna calendarului georgian actual nu se potriveşte cu nici un ciclu din natură; este complet arbitrară. Am avea prea mari pretenţii de la marţieni, dacă le-am cere să se adapteze săptămânii noastre de lucru... Pentru „ei" ar însemna probabil să existe atât ritmul circadian al alternanţei zi-noapte, cât şi anotimpurile. Dar să presupui că „au zi de primire miercurea" sau

„vinerea", ca doamnele din înalta societate, reprezintă un antropocentrism în care au căzut cu capul înainte, fără să-şi dea seama, mulţi cercetători, unii chiar eminenţi. Unii din ei au formulat chiar legi şi au descoperit constante valabile ale fenomenului OZN. Dar ce s-ar întâmpla de exemplu cu constanta de vineri, în alt timp şi altă civilizaţie? Negrii din vestul Africii au în mod tradiţional o „săptămână" de patru zile; mayaşii o aveau de cinci, în timp ce asirienii din antichitate măsurau timpul printr-un interval de şase zile; romanii aveau un *mundinae,* sau perioadă de opt zile, iar incaşii un interval de zece zile. Colin Alistair Ronan, directorul revistei *Journal of the British Astronomical Association* scrie că „săptămâna este o diviziune temporală complet artificială şi nu se poate corela practic cu nici un fenomen astronomic. Îşi are originea la popoarele primitive, care trebuiau să-şi marcheze un interval regulat de timp între o zi de târg şi următoarea... Săptămâna de şase zile, folosită în mod universal, îşi poate avea originea în semnificaţia mistică dată numărului şase."

Sau poate că, dacă azi avem săptămâna de şapte zile, în onoarea zeilor păgâni: Luna, Marte, Mercur, Jupiter, vineri de la Venus (Veneris) şi sâmbătă de la Saturn... duminica creştină fiind *Dies Dominicus,* (Ziua Domnului) este o pură întâmplare, cauzată de faptul că Papa Gregoriu al XIII-lea a vrut să schimbe calendarul iulian al lui Iulius Caesar. Dacă n-ar fi fost el, poate că am fi continuat şi acum cu săptămâna romană de opt zile, sau cu oricare altă diviziune arbitrară a timpului. Dar extratereştrii, foarte respectuoşi, se ţin cu sfinţenie de săptămâna noastră de şapte zile şi parcurg cu exactitate liniile lor ortotehnice de luni până vineri, pentru a avea un *week-end* american sâmbăta, luându-şi astfel o binemeritată perioadă de odihnă.

Observarea unui OZN de la o bază radar

Cam acesta a fost titlul sub care prestigioasa revistă ştiinţifică din Barcelona, *ALGO,* a publicat în numărul 193 din prima jumătate a lui ianuarie 1972, o veste (fără să dea numele locului) cu adevărat uimitoare.

În noaptea de 25 martie 1971, un grup de opt soldaţi ai Poliţiei Aeriene se uitau liniştiţi la televizor la baza radar de la Monte Pani (Capul Cresus), lângă localitatea Rosas. În timpul filmului transmis la televizor superbii câini ciobăneşti germani, dresaţi perfect pentru misiuni de patrulare, pază şi atac au urlat tot timpul lugubru. Acest fapt a fost remarcat de toţi şi a fost scos în evidenţă de Adrian, „dresorul", care a răspuns la un comentariu în felul următor: „Bineînţeles, *ceva* se întâmplă în noaptea asta."

Cu toate acestea, s-au dus la culcare... când camaradul lui Leandro, un alpinist veteran, care ieşise să facă o plimbare, ca în fiecare noapte, a intrat ţipând să iasă toţi afară. Colegii lui l-au ascultat. Leandro le-a făcut semn spre cer. Erau şase soldaţi în momentul acela şi l-au văzut toţi. Era un disc de foc, puţin oval, de vreo 20 de centimetri, în locul unde apare Marte la 12:30 noaptea în acea perioadă a anului. Dădea impresia că este destul de aproape şi se mişca încet de la stânga la dreapta şi de la dreapta la stânga.

Câinii urlau furibund. Soldaţii se uitau de parcă ar fi fost hipnotizaţi, când „obiectul" a accelerat brusc, dispărând înspre mare. S-ar fi putut spune că se lăsa în jos, ca să se scufunde în apă.

Atunci l-au auzit toţi urlând pe Leandro. Au alergat spre el şi au văzut că avea ochii ieşiţi din orbite, roşii şi foarte iritaţi. Când au reuşit să-l liniştească, le-a spus că văzuse o sclipire foarte puternică, asemănătoare unui fulger, care-l orbise. I s-a părut că străfulgerarea *ieşea din mare.*

Câinii continuau să facă mare zarvă. Caporalul şi Adrian s-au îndreptat spre cuşti, unde câinele său preferat, *Navrik,* parcă înnebunise.

Atunci Adrian i-a dat drumul lui *Navrik,* care a ţâşnit ca o săgeată spre nişte case care se găseau la 300 metri de reşedinţa bazei lor. Caporalul şi Adrian s-au luat după el. Când au ajuns acolo, totul era învăluit în beznă. *Navrik* se oprise şi mârâia ameninţător, ca şi când ar fi simţit o prezenţă. Caporalul este sigur că a avut o reacţie specială, ca şi când atmosfera ar fi fost încărcată de electricitate. Avea înţepături în limbă, ca atunci când probezi o baterie de 1,5 volţi.

Amândoi militarii au auzit atunci un zgomot, ca acela produs de cineva foarte greu şi corpolent, care dislocă pietrele în timp ce merge. Au crezut amândoi că o să vadă un obiect mare, în timp ce Adrian dădea din mâini şi striga: „Acolo!" Caporalul a strigat la rândul lui de două ori: „Cine este acolo?" şi obiectul şi-a schimbat imediat direcţia, îndepărtându-se în mare viteză. Apoi au auzit o lovitură şi zgomotul a început să se îndrepte din nou spre ei. Fără să stea să se gândească, Adrian a tras o rafală cu puşca sa mitralieră şi caporalul a tras trei focuri cu pistolul. Pe urmă, nu au mai văzut şi auzit nimic. A doua zi nu s-a găsit *absolut nimic,* nici picături de sânge, nici altceva la locul ciudatului incident nocturn.

Adrian i-a spus apoi caporalului că şi el simţise pişcături pe limbă.

Caporalului i-a venit destul de greu să justifice împuşcăturile faţă de conducătorul bazei. Părerea generală era că cei doi băieţi au fost cam ameţiţi în noaptea aceea şi au inventat respectiva poveste ca să-şi ascundă beţia. Această versiune pare să fie confirmată de faptul că radarul nu captase nici o anormalitate.

Dar, ca şi când „cineva" ar fi vrut să confirme povestea soldaţilor, obiectul a apărut în noaptea de 27 martie şi a rămas invizibil atâta timp, încât a putut fi remarcat de întreg personalul. Cu această ocazie, OZN-ul s-a văzut mai mic — probabil că era mai departe — şi a fost privit de aproape şaizeci de persoane.

După două nopți, pe 29, OZN-ul (sau altul asemănător) a reapărut. De data aceasta s-au observat două avioane cu reacție (probabil de tipul „Phantom", cele mai bune, cu aparatele de tip „Mirages" din dotarea aviației spaniole) zburând aproape de „obiectul" care s-a îndepărtat imediat, cu o accelerație extraordinară.

Un fapt care ar putea avea legătură cu aceste observații (s-a repetat în alte locuri din lume) este următorul: păstorii din zona în care numărul oilor se ridică la cinci mii de capete, au declarat că animalele lor au fost foarte neliniștite în aceste nopți și niște oi *dispăruseră.* Mai târziu, două dintre ele fuseseră găsite complet dezosate.

Cât despre vacile împrăștiate pe munte, au dat mai puțin lapte decât de obicei, conform declarației țăranilor. Aceste vaci pasc libere pe munte. (Aceste efecte psihosomatice se datorează, evident, imaginației exagerate a acestor rumegătoare.)

Nu se știe dacă OZN-urile dinaintea datei de 25 martie au fost detectate de radarul bazei, deși este foarte posibil ca avionul „Phantom" din ziua de 29, să fi venit în zonă, ca urmare a unei informații radar. Această problemă devenise deja „secretul oficial." Corespondenții de presă din zonă s-au lovit de un zid de tăcere când au încercat să verifice informațiile. Sigur, s-a știut — în afară de articolul citat din *ALGO,* semnat de „Ficher" (în mod evident un pseudonim) și care nu dă numele locului — că diverși specialiști americani au venit la Pani după câteva zile (erau, probabil, de la baza din Zaragoza) și au examinat pe îndelete faleza și locul unde presupusul OZN s-a scufundat în mare... deși motivul principal al vizitei a fost verificarea stării de funcționare a instalațiilor radar...

M-am referit *pe larg* la acest caz, pentru că confirmă însemnările lui Felix Ares și David Lopez în „Analiza perioadei de apogeu din 1968-1969" referitoare la „poarta de intrare" prin Gerona a OZN-urilor și existența unui posibil „focar de iradiere" ale

acestora în vestul Mediteranei (posibil în golful Tolón, unde s-au produs misterioase dispariții de submarine, după cum vedea).

Dacă muntele Canigó este un adevărat „cimitir de avioane", coasta de nord al capului Cresus este „un cimitir de vase" din toate epocile. Sute, mii de vase s-au lovit de coasta stâncoasă, când au încercat să traverseze Golful Leon, într-un sens sau altul.

În continuare, voi reproduce niște cuvinte pe care le-am scris în *Guia Submarina de la Costa Brava,* publicată de Ediciones Destinos în Barcelona, în 1956: „Pe coasta de nord a capului Creus, zac probabil zeci, sute de vase antice, din toate epocile și categoriile. Să ne amintim că în antichitate, navigația era pe bază de pânze și rame și era în principal de cabotaj. Câte nave grecești, romane și medievale s-or fi lansat spre coasta abruptă de nord, împinse de tramontana (vânt de nord, asemănător mistralului din Franța), fiind luate prin surprindere în mijlocul golfului Leon! Navele antice nu aveau motoare, să se apere de vremea rea; fără vâslași, s-au scufundat probabil cu zecile, zdrobindu-se de recifurile capului Creus..."

Înainte de aceste constatări, am scris de asemenea: „În largul capului Creus, pe aceeași linie cu L'Encalladora, se află insula Massa d'Or. Este cel mai estic teritoriu al coastei noastre și trebuie să pășești cu atenție, pentru că nu dispune de nici o protecție și se află în plină mare. Se pare că numele insulei vine de la nenumăratele vase care s-au scufundat de-a lungul timpului în acele ape. José Pla face legătura cu vasele moderne scufundate la capul Creus (cele de care se știe). Această lucrare fascinantă se numește „Derelictes" (Històries de Vaixells Enfonsats – Istoria vaselor scufundate) și se găsește în cartea sa, *Vântul de Garbi..."*

Pe această coastă, la Cala Taballera, am găsit, cu ajutorul izvoarelor documentare, locul naufragiului unei galere olandeze din secolul XVII, plină cu argint. Toate încercările mele și ale CRIS de a o localiza, au eșuat.

La altă bază aeriană

Dar chiar în acel an, 1971, la şase luni după ciudatele întâmplări, s-a reperat alt OZN la o bază militară (tot aviatică), situată aproape de Mare Nostrum: Baza Aeriană de la Manises, în Valencia. Incidentul s-a produs la 4:15, pe 10 septembrie în anul respectiv.

Un soldat care-şi terminase rondul, Ramón B., a intrat în clădirea corpului de gardă, unde se odihnea camaradul lui, Antoni V. Deodată, a apărut o lumină orbitoare din exterior, care a luminat totul ca în plină zi. Ramón a ieşit afară şi la 500 de metri depărtare, deasupra unei cabane, a văzut o formă ovoidă, strălucitoare, cu o aureolă intensă, care l-a orbit. „Obiectul" stătea complet nemişcat, fără să pulseze, în mijlocul unei linişti apăsătoare.

Ramón s-a întors în fugă la gheretă (cum spuneau soldaţii clădirii corpului de gardă) şi l-a luat pe Antonio. Atunci, speriaţi şi uluiţi au contemplat amândoi timp de zece minute ciudatul spectacol.

Şefii de la bază au încercat să evite divulgarea cazului, acordând o scurtă permisie celor doi băieţi, chiar în acea zi. Cu toate acestea s-a aflat şi incidentul a fost difuzat de postul de radio de la Manises (Valencia). Pe urmă, acest caz a fost publicat în prestigioasa revistă *STENDEK*, organ al CEI, în numărul 8 din martie 1962.

De ce OZN-urile sunt interesate de bazele aeriene? Se adăugă încă un mister multor altora care cuprind „cea mai mare problemă ştiinţifică a epocii noastre", ca să-l citäm pe nefericitul profesor James McDonald, expert mondial în fizica atmosferei, care s-a sinucis în deşertul Tucson (Arizona), duminică, 13 iunie, în acelaşi

an 1971. S-a sinucis sau „l-au ucis"... pentru că ştia prea multe (ca în poveştile cu mafioţi) sau pentru curajoasele lui atacuri contra atotputernicei CIA? Sigur, studiile de talia unui Jacques Vallée ne asigură că McDonald şi-a tras un glonte în cap cu un pistol de calibrul 38 (după o primă încercare ratată care l-a lăsat pe jumătate orb), din cauza unor „neînţelegeri familiale". Cu toate acestea, noi credem că sinuciderea sa a fost misterioasă...

Dispariţii de avioane în vestul Mediteranei şi în Marea Alborán

Să începem relatarea cestor dispariţii şi accidente aeriene cu cazul calificat de francezi drept „banal", adică obişnuit pentru că, la prima vedere, pare perfect explicabil.

Pe 15 mai 1969, în aceeaşi regiune din Almeria, care a fost teatrul spectaculosului accident din Palomares, un avion militar tip „Grumman-Albatros", cu opt oameni la bord, s-a prăbuşit în mare la aproximativ o milă de coastă, deasupra golfului Gata.

Din cei opt aflaţi la bord, doar unul, locotenentul de aviaţie Pedro Mac Kinley Liceaga, a scăpat cu viaţă; ceilalţi au pierit în accident.

Acest incident s-a produs în jur de şase seara, când respectivul aparat, împreună cu alt hidroavioavion de acelaşi tip, zburau de la Cartagena spre Jerez de Frontera.

Nu se cunosc cauzele care au motivat accidentul. Se ştie doar că, înainte să cadă în apă, aparatul zbura la mică altitudine. „Grumman"-ul care plecase înainte, a ajuns la Malaga, unde a aflat de accident şi s-a întors repede la locul aproximativ al catastrofei, fără să poată observa nimic, deşi a înconjurat de mai multe ori capul.

Totuşi, motonava *Garbi,* înmatriculată la Bilbao, care naviga paralel cu avionul căzut, s-a apropiat cu toată viteza de locul unde aparatul de zbor se prăbuşise în mare. După diverse încercări, au reuşit să-l salveze pe locotenentul de care am amintit. Au luat de asemenea la bord corpurile neînsufleţite ale altor doi soldaţi. Ceilalţi cinci nu au fost găsiţi, în ciuda încercărilor repetate.

Motonava s-a îndreptat repede în portul Almeria, unde fuseseră alertate autorităţile sanitare militare şi civile, care i-au acordat imediat ajutor de specialitate domnului Mac Kinley.

Marina a organizat imediat expediţii de căutare care au cercetat a doua zi întreaga zonă, fără să-i găsească pe ceilalţi membri ai echipajului „Grumman-Albatross".

A doua zi de dimineaţă a ajuns la locul accidentului, situat la aproximativ o milă şi jumătate de coastă, fregata *Hernán Cortés,* căutătorul de mine *Segura,* corveta *Villa de Bilbao* şi, de asemenea fregata *Temerario,* care au început să cerceteze apele, în căutarea cadavrelor celor cinci dispăruţi.

Într-un comunicat difuzat presei spaniole de Agenţia Mencheta, autorităţile au declarat că nu cunosc cauzele care au provocat accidentul. Când s-a prăbuşit, nu se ştie dacă avionul zbura la mică înălţime pentru că pilotul intenţiona să facă o amerizare forţată din cauza unei avarii sau din alte motive.

La căutare au participat două avioane de tipul celui prăbuşit, unul de la baza din Palma de Mallorca şi altul de la baza din Sevilla, ajutate de trei helicoptere, două ale Marinei şi unul al bazei aviatice de la Palma.

Se pare că locotenentul aparatului prăbuşit, don Pedro Mac Kinley Liceaga, internat cu leziuni minore la spitalul San Fernando, nu a putut da o explicaţie asupra cauzelor accidentului.

Ciudata dispariție a căpitanului Antonio Gonzáles de Boado

Cazul pe care-l vom relata în continuare prezintă caracteristici diferite, care-l facă să nu poată fi considerat un accident „banal", ca celălalt. Acest fapt rezultă exact din comparația dintre cele două, pentru că este vorba de același tip de avion.

Să începem prin a reproduce simpla informație difuzată de Agenția Pyresa întregii prese naționale pe data de 3 iulie 1969 (la mai puțin de două luni după accidentul anterior). Vom comenta apoi în mod adecvat respectiva informație, adăugând alte date primite din surse neoficiale. Informarea sună așa:

„MADRID, 2 (Pyresa) — Ieri, în jur de orele 15:50 a dispărut în Marea Alborán avionul antisubmarin „An-17" („Grumman") al Escadronului 206 al Forțelor Aeriene de la baza Jerez de Frontera, când participa la *Operación Vigilante*. După ce s-a dat alarma, a început imediat căutarea avionului în Marea Alborán, între strâmtoarea Gibraltar și Almeria. La acțiune au participat cinci avioane de la baza aeriană Málaga, două de la cea de Jerez și unul de la Palma, precum și două helicoptere ale Escadronului 803 al Serviciului de Căutare și Salvare al bazei aeriene de la Getafe și Escadronul bazei aeriene de la Ganado.

În afară de unitățile aeriene, au participat foarte activ la căutare helicopterele Armadei și vase de suprafață: *Bidasoa, Villa de Bilbao, Ledes* și *Atrevido*.

Personalul avionului dispărut era format din căpitanii de aviație don Antonio Gonzáles Boado Campillo și don Francisco Blanco Rodriguez, căpitanul de fregată don Evaristo Diaz Badillo, precum și maeștrii de aviație don Angel A. Francisco Rodriguez, don Joaquin Martinez Gonzáles și don José Peña Moya."

Ies imediat în evidenţă două fapte când studiem această informaţie: 1. Dispariţia s-a produs în zona în care, după cum se vede, este fatidică şi se întinde vis-à-vis de coastele Almeriei. 2. Desfăşurarea de forţe aeronavale care au participat la operaţiunea de căutare a fost cu adevărat impresionantă. Au participat chiar şi helicopterele de la baza aeriană de la Gando, care se găseşte în insulele Canare. Aceasta înseamnă că autorităţile militare şi navale au acordat o *mare importanţă* incidentului, pentru că „ştiau, fără îndoială, că se petrece ceva ciudat în acea zonă".

Există, de asemenea un al treilea fapt, total ignorat de milioanele de cititori ai informării difuzate de Agenţia Pyresa: căpitanul Antonio Gonzáles de Boado ERA UNUL DINTRE PRIMII CERCETĂTORI SPANIOLI AI FENOMENULUI OZN. Să fie o pură întâmplare? Poate că da... poate că nu. În arhivele mele am diverse scrisori ale acestui militar bine pregătit, alături de copiile propriilor mele epistole, în care-i mulţumeam pentru menţiunile elogioase la adresa operei mele, făcute în interesantele sale articole despre problema OZN, în *Revista de Aeronáutica y Astronáutica,* („Revista de aeronautică şi astronautică") publicată la Madrid de Ministerul Forţelor Aeriene. Răsfoind exemplarele pe care le păstrez din respectiva publicaţie, am dat peste diverse articole de-ale sale: de exemplu cel intitulat *Extratereştrii,* care a apărut în numărul 321 (august 1967), în care susţine cu curaj ideea existenţei unor fiinţe inteligente în alte lumi. Căpitanul Gonzáles de Boado era de asemenea bine-cunoscut de colegii săi de promoţie, datorită discuţiilor şi conferinţelor improvizate pe care obişnuia să le ţină despre fenomenul OZN. Dispariţia sa (remarcă cititorul, care s-a ferit să scrie *moartea sa*) a dat o serioasă lovitură ufologiei spaniole.

Prietenul său, cunoscutul cercetător din Sevilla, Ignacio Darnaude Rojas-Marcos este cel care a studiat cel mai mult cazul şi datorită lui s-au putut aduna unele „fapte ciudate" pe care le vom expune în continuare:

1. După cum am văzut, cu aproape două luni înainte, celălalt avion geamăn „Grumman", de la aceeaşi bază aeriană Jerez de la Frontera, a căzut aproximativ în aceeaşi zonă din vestul Mediteranei.

2. Acest prim avion prăbuşit se afla tot sub comanda căpitanului Boado dar, în ultima clipă a fost înlocuit cu alt pilot, datorită unei întâmplări. Astfel, Boado a avut norocul să scape cu viaţă.

3. Primul „Grumman" a căzut în mare tot în timpul unei misiuni de supraveghere antisubmarină, când s-a produs catastrofa.

4. Autorităţile nu au dat nici cea mai mică explicaţie *cauzelor* care ar fi putut motiva cele două accidente.

5. Este vorba, deci, de două accidente aviatice IDENTICE. Acelaşi tip de avion, de la aceeaşi bază din Jerez de la Frontera, acelaşi comandant al avionului (Boado), aceeaşi misiune antisubmarină (care a reunit Marina şi Aviaţia), acelaşi accident, în aceeaşi zonă şi acelaşi mister care învăluieşte cauzele sale.

6. De data aceasta, căpitanul Boado nu ar fi trebuit să se afle în acel avion pentru că, oficial, era în vacanţă. Şi de această dată a intervenit o circumstanţă neprevăzută, soldată însă cu consecinţe ireparabile.

7. Misiunea avionului căzut era foarte importantă. La bord se aflau înalţi oficiali ai Marinei spaniole, cu grade echivalente celui de colonel şi locotenent-colonel.

8. Ziarele spaniole au trecut complet sub tăcere motivele accidentului. Nu au spus nimic nici despre soarta pe care ar fi putut s-o aibă ocupanţii săi. Nu au lămurit dacă au murit, au dispărut sau dacă trupurile lor se găsesc pe fundul mării. Nu vi se pare ciudată această reticenţă în informarea opiniei publice?

9. Să se ţină cont de asemenea că acest al doilea accident s-a produs vara, în plină zi, într-o zonă de intens trafic maritim şi aerian. Sigur, nu a ajuns nici o veste în presă, referitor la posibilii martori ai accidentului. Oare chiar nu a fost nimeni de faţă?

10. S-au găsit resturi ale aparatului, inclusiv două scaune. Oare simpla ciocnire cu apa poate distruge un avion în asemenea hal? Nu înseamnă, mai degrabă că avionul s-a dezintegrat în aer, înainte să atingă apa? Şi ce anume ar fi putut provoca această explozie aeriană?

11. Printre ofiţerii de aviaţie, prieteni cu Boado şi printre rudele sale circulă insistentul zvonul că accidentul ar fi putut fi provocat de submarinele ruseşti care mişună în Mediterană, prin intermediul unui magnet foarte puternic care le atrage, sau a unui misterios şi ucigător echipament cu raze laser. Dar cum ar fi putut respectivele submarine sovietice să-şi creeze singure bătăi de cap? Puţin probabil. Să ne amintim că zona ambelor accidente este aproape de Palomares şi că există alt zvon, potrivit căruia bomba nu a fost recuperată, ci s-a spus doar aşa, pentru turism şi liniştirea opiniei publice. Cu câteva zile înainte de zbor, căpitanul a fost nervos şi agitat, ca şi când l-ar fi apăsat o mare responsabilitate.

Repetăm că autorităţile au considerat această dispariţie drept „inexplicabilă". Dar unele lucruri — foarte puţine — au ieşit la suprafaţă. Fapt ABSOLUT NEVEROSIMIL. De exemplu, acela că ultimul mesaj primit de la staţia radio a avionului dispărut a fost: „Ne îndreptăm către un soare mare...!" Pe urmă, s-a lăsat linişte deplină. „Grumman"-ul nu a mai răspuns la apelurile repetate care s-au transmis.

Deşi, din punct de vedere oficial, căpitanul Antonio Gonzáles de Boado figura doar ca „dispărut", pentru că nu i s-a găsit niciodată cadavrul, după un an, s-a ţinut o misă solemnă de Requiem pentru odihna sufletului său, în biserica Santísima Trinidad (Salesianos), din Sevilla, la care a fost prezentă văduva sa, doña Blanca Halcón de la Lastra, îmbrăcată în doliu. Chiar acum, când scriem aceste rânduri, nu ştim exact care a fost soarta destoinicului militar. Chiar a murit în accident, sau... ?

Faptul că această zonă maritimă abundă în întâmplări inexplicabile este evident pentru locuitori. De curând, doctorul Juan

Pérez Maqueda din Málaga mi-a comunicat că o şalupă din acea localitate a dispărut fără urmă cu două persoane la bord în vara lui 1975. S-au observat multe OZN-uri. Chiar căpitanul Antonio Gonzáles de Boada îmi scria pe 16 martie 1964, pentru a corecta o informaţie apărută în cartea mea, *Farfurii zburătoare în America Latină şi Spania.* În această lucrare citată, afirmam: „Un comandat şi un căpitan din Grupul 61 Antisubmarin, în timp ce zburau noaptea într-un „Grumman-Albatross", au urmărit ore-n şir, cu farurile avioanelor stinse, o lumină strălucitoare, care uneori stătea nemişcată, iar alte ori se deplasa în mare viteză; când stătea pe loc, pendula anormal. La întoarcerea la baza aeriană din Gando, comandantul a comunicat ciudata sa experienţă Statului Major al Zonei Aeriene a Insulelor Canare."

Pentru a redacta această ştire, m-am bazat pe o lucrare a căpitanului Gonzáles de Boado: o monografie despre „Obiecte neidentificate." În corectura menţionată, căpitanul Boado mi-a precizat următoarele:

„Din citatele lucrării mele reiese că urmărirea luminii s-a făcut dintr-un avion al Grupului 61 Antisubmarin, ceea ce nu este adevărat. Când a scris lucrarea citată, comandantul făcea parte din Grupul 61, dar nu acum şi nici când s-a produs incidentul. Tipul de avion încurcă şi mai mult relatarea, pentru că avioanele din dotarea Grupului sunt într-adevăr «Grumman-Albatross», dar aparţin altui model decât celui pilotat de protagonistul întâmplării noastre. În acel caz era vorba de un „«Grumman-Albatross» de Salvare, de la baza din Insulele Canare. Căpitanul care făcea parte din echipaj ca pilot secund, nu a avut niciodată legătură (la fel ca incidentul în sine) cu Grupul 61."

Insulele Canare

S-au observat multe OZN-uri în Insulele Canare şi în apele din jurul lor. Să luăm următorul exemplu. Pe 19 martie 1975, în jurul orei 23, pescadorul *Nuevo-Odiel,* care se întorcea în Spania după ce pescuise în apele de la Cape Town (Oraşul El Cabo, Africa de Sud), se găsea la 23° N 18° V, pe lângă Tropicul Cancerului, în Oceanul Atlantic, între coastele Saharei spaniole şi Insulele Canare. Căpitanul acestei ambarcaţiuni se aflat pe punte în acel moment, pentru a-şi exercita atribuţiile. Alături de el erau Alberto Peyró Aguilá, rezident în Sevilla şi timonierul Manuel Botello. Atunci a apărut deodată deasupra vasului un obiect rotund şi strălucitor, de culoare albastră, cu o coadă mai luminoasă decât o stea de primă mărime. Era de vreo 10 sau 15 cm şi se deplasa pe aceeaşi verticală cu vasul, pe o traiectorie dreaptă şi orizontală. Martorii l-au privit timp de câteva minute, până când a dispărut brusc.

Un helicopter militar cu al cărui pilot, Anastasio Broco, locotenent colonel decedat tragic în accident, eram rudă, zbura în vara lui 1959 din insula La Gomera la Tenerife, pentru a lua un rănit. Pilotul a observat deodată lângă coastă „un obiect scufundat în formă de disc", care strălucea, deşi era zi. Însoţitorul său dormea şi, când l-a chemat pilotul, ciudatul obiect semiscufundat rămăsese în urmă. Comandantul Broco survolase şi altă dată acel loc, fără să vadă nimic asemănător. De aceea i-a atras atenţia de data aceasta.

Insulele Canare, care ar forma sud-estul extrem al „ovalului diavolului", al cărui nord-est extrem s-ar afla pe muntele Canigó au fost de asemenea locul aterizării mai multor OZN-uri. Ultimul caz de care am aflat a fost comentat pe larg de presa spaniolă. OZN-ul

văzut de sute de oameni, din diverse puncte ale insulelor Canare, în noaptea de martie, 22 iunie, era la sol, în nord-estul insulei Gran Canaria, după cum i-au comunicat diverşii martori prezenţi, corespondentului de la Europa Press.

„Era transparent — a declarat unul din martori — înalt cât două etaje şi rotund. În interior se observau două fiinţe mult mai înalte decât oamenii. Mi s-a părut că se uitau fix la un panou de comandă."

Incidentul s-a produs pe la ora 22, în noaptea de marţi, când a trecut prin zonă un taxi, care transporta un medic, pe doctorul don Francisco Julio León Padrón, şi care a dat următoarele date complementare despre ocupanţii OZN-ului: „În interior am distins două figuri foarte înalte, îmbrăcate în roşu strălucitor. Nu aveau degete şi braţele păreau terminate cu un fel de aripioare."

Doctorul León Padrón a adăugat că cele două siluete aveau pe cap un fel de cască de scafandru şi se mişcau impunător. Martorul declară că atunci când au văzut ciudatul obiect, au ieşit din maşină şi s-au refugiat într-o casă de unde s-au uitat pe fereastră cum ambarcaţiunea spaţială scoate un ţiuit puternic şi se ridică la mare înălţime, dispărând spre insula Tenerife. Câţiva locuitori din El Hornillo, localitate din Galdar, aproape de locul incidentului, au confirmat prezenţa la sol, timp de douăzeci de minute, a ciudatului obiect. (1).

Statul Major al Bazei Aeriene din Insulele Canare a numit o comisie care să investigheze faptele, pentru că s-a eliminat ipoteza emisă de specialiştii Institutului Geofizic, potrivit căreia ar fi vorba de un meteorit. Am aflat apoi că acest caz a intrat sub jurisdicţie militară şi li s-a cerut martorilor să nu vorbească.

Din cauza acestei întâmplări ciudate, generalul Catro Cavero, comandantul zonei aeriene a Insulelor Canare, a fost vizitat de un ziarist de la cotidianul din Bilbao, *La Gaceta del Norte.*

„În calitate de general, am aceeaşi părere cu Ministerul Aviaţiei dar, personal eu, Carlos Castro Cavero, consider de mult OZN-urile

drept astronave extraterestre," a declarat ziaristului generalul de Divizie al Zonei Aeriene a Insulelor Canare.

„Eu însumi, a adăugat Carlos Castro, le-am văzut mai bine de o oră pe verticala satului Saldaba, din Zaragoza. Era un obiect foarte strălucitor, care a rămas nemişcat în tot acest timp, după care s-a îndreptat deodată spre localitatea Egea de los Caballeros, parcurgând cei douăzeci de kilometri în nici două secunde. Nici un avion nu poate atinge asemenea viteză."

Generalul Castro a afirmat mai departe: „Cred în existenţa OZN-urilor. Dar este la fel de greu ca noi, nişte persoane oficiale, să recunoaştem existenţa lor, pe cât îi este de dificil Bisericii să afirme că nu ştiu ce întâmplare este o minune."

În acest sens, ne-a asigurat că guvernele nu recunosc această realitate nu pentru că le-ar fi frică, ci pentru că nu le vine să avanseze o părere despre un fenomen atât de intangibil.

„În primul rând, a spus el, ar trebui să ştim ce tip de energie folosesc, ce procedee de deplasare. Dacă am considera că provin de pe alte planete, din alte locuri ale universului, ar trebui să verificăm viteza. Aceste aparate nu seamănă nici cu sateliţii, nici cu sondele noastre spaţiale. Ca să ne apropiem de Marte, de exemplu, avem nevoie de aproape un an."

În privinţa numărului de OZN-uri observate de Ministerul Aviaţiei, generalul Castro a afirmat că ministerul spaniol dispunea de zeci de cazuri studiate de specialişti, care se considerau inexplicabile.

În final, a afirmat că persoanele care studiaseră până acum OZN-urile, nu erau numai ţărani sau pescari, ci şi personal tehnic, piloţi, care le-au întâlnit în zbor şi, când au vrut să se apropie de el, s-au îndepărtat cu viteze imposibil de egalat cu avioane fabricate de om. În acelaşi context, generalul a mărturisit că numeroase ţări colaborau pentru a elucida această temă şi că, abia atunci când vor ajunge la concluzii plauzibile se va putea transmite lumii întregi vestea existenţei OZN-urilor.

Cred că aceste declaraţii ale generalului Castro Cavero, care prin curajul şi îndrăzneala lor pot fi comparate cu cele făcute în acelaşi sens de ministrul francez al apărării, M. Galley, lui Jean-Claude Bourret, de la Radio Paris-Inter, ne scutesc de orice comentariu. Până la urmă autorităţile or să rupă liniştea care acoperă cea mai pasionantă enigmă a epocii noastre.

OZN-uri în Andaluzia

Altă zonă care cade în „triunghiul morţii" spaniol este regiunea andaluză. Şi aici cazuistica OZN este foarte bogată şi variată şi ne oferă cazuri cu adevărat impresionante. Acest cazuri încep cu cel al OZN-urilor fotografiate deasupra localităţii Málaga, de don Salvator, în martie 1974, fotografii publicate de cotidianul *Sur* şi preluate apoi de ziare importante, cum ar fi *La Vanguardia* din Barcelona şi până la cazul halucinat al comis-voiajorului din Sevilla, don Adrian Sanchez Sanchez, care, pe 22 aprilie 1974 a văzut aşezându-se într-o vale, între Castillo de las Guardas şi Aznalcollar, un obiect uriaş, fusiform — posibil o navă de alimentare — care avea nişte discuri interioare, dintre care unul s-a lansat în urmărirea domnului Sanchez, pe câţiva kilometri. Acest caz este UNIC ÎN LUME, pentru că nu s-a mai văzut niciodată un OZN de acest fel aşezat la sol. Nu încape nici o îndoială în privinţa autenticităţii sale; în afară de un cumplit şoc nervos, Adrian Sanchez şi-a distrus modesta sa maşină, când a pus-o să parcurgă într-o viteză ameţitoare cei 15 km care-l separau de Castillo de las Guardos, pe o şosea plină de gropi. Pe urmă, ghinionistul martor al acestui caz incredibil şi-a pierdut slujba de agent comercial pentru genţi de damă, pentru că firma la care lucra nu voia să aibă ca angajat o persoană pe care o considera „instabilă psihic". Acestea au

fost câteva din „avantajele" aduse lui Adrian Sanchez de faptul că a raportat ce a văzut.

Alt caz andaluz de „urmărire" care a avut de asemenea mare ecou în presa națională a fost cel al soților Castillo — amândoi avocați — care în noaptea de 21 spre 22 decembrie 1971 au fost urmăriți de un obiect strălucitor, în timp ce mergeau cu mașina lor de la Cadiz la Granada. Acest caz este și mai „clasic", datorită categoriei profesionale și sociale a martorilor, care s-au arătat dispuși să dea o declarație semnată. Deși apăsase pedala de accelerație până la podea, mașina pierdea viteză, mai mult ca sigur din cauza cunoscutului efect EM, sau efectul electromagnetic al câmpului din jurul OZN-ului asupra motoarelor cu explozie, efect demonstrat de sute de ori.

Localnicii afirmă că în mare, vis-à-vis de Doñana, există o bază a OZN-urilor, pentru că au fost văzute de multe ori în zonă. Altă porțiune foarte vizitată este fertila câmpie Aljarafe din Sevilla. Chiar în acest loc a realizat numeroase studii de teren cel mai bun cercetător în domeniu al ufologiei spaniole: dragul meu prieten Manuel Osuna Llorente, de lângă Umbrete (Sevilla), decedat din păcate în 1983. Țăranii din aceste zone au văzut de atâtea ori OZN-uri pe cer și la sol, încât au ajuns aproape să se obișnuiască. „Fac parte din peisaj", ca să spunem așa. Poate că, într-o zi, cineva se va hotărî să publice aceste informații. Dacă s-ar întâmpla așa ceva, lumea ar rămâne uimită să constate că într-o zonă restrânsă geografic, s-au produs atâtea întâmplări ufologice.

Exact când această carte se afla sub tipar, Manolo Osuna mi-a dat uimitorul său studiu, „Sindromul permanent din Doñana și împrejurimi," realizat cu ajutorul corespondentului său de presă în Almonte, don Rafale Diaz Lopez și a celui din Bollullos, don Lucrecio Camachi Calvo. Studiul era semnat ca de obicei, „UN OM CINSTIT." I-am scris imediat, cerându-i voie s-o reproduc și, deoarece am obținut permisiunea sa, o voi reda *integral* în continuare, spre uimirea și deliciul cititorului. (În afară de cazul din

Bollullos, unde apar numele martorilor, în celelalte au fost omise, fiind înlocuite de inițiale. Sigur, cei care i-au intervievat cunosc numele martorilor în toate cazurile citate):

Sindromul permanent din Doñana şi împrejurimi

1. Coto de Doñana — Pe seară, într-o zi de martie din 1976.

G., din Sanlucar de Barrameda, căsătorit, cu doi copii gemeni... familia stabilită la Almonte... Era atât de concentrat să taie lemne, încât aproape că n-a observat prezența a două ființe mai înalte de doi metri, care-l contemplau, se pare, de câtva timp. Când a întors capul şi le-a văzut, a rămas înmărmurit. A observat că aveau o „coadă" la ceafă şi pe tot spatele. Pe urmă s-au întors şi s-au îndreptat liniştiți spre o navă parcată la 50 de metri depărtare.

2. Coto de Doñana. Martie 1976.

M., tot din Sanlucar de Barrameda, aduna conuri de brad, aşa cum face în fiecare an, când a văzut ceva asemănător unui soare ieşind din pământ, din partea opusă celei în care se ascunde astrul ceresc. Acest lucru l-a mirat, dar mirarea s-a transformat în stupefacție, când a văzut „soarele" venind spre el. Fugind cât îl țineau picioarele, s-a refugiat într-un şanț acoperit cu mărăcini, în timp ce obiectul zbura deasupra lui în mare viteză. De frică să nu fie răpit, a stat ascuns multe ore în şanț.

3. Coto de Doñana — Pe seară. Martie 1976.

J.E.S., paznic, se întorcea acasă călare când a apărut deasupra o lumină puternică. Speriat, a dat pinteni calului, care a luat-o la goană. Lumina s-a aşezat în dreapta lui, la o distanță de 30 metri.

Calul a galopat fără întrerupere vreo jumătate de oră, în timp ce lumina părea să-i însoțească. La un moment dat, lumina a început să se îndepărteze și animalul s-a liniștit. Dar J. a constatat cu uimire că nu se mișcaseră din loc. Are în custodie aparatura meteorologică și, prin urmare este un subordonat al colaboratorului nostru Marvizon, care-l consideră om serios.

4. Șoseaua Almonte-Hinojoso — 16 martie 1976

M.T. din Almonte, căsătorit, 25 de ani, se ducea la Sevilla. Era 7 dimineața. A ajuns la kilometrul 8 și la o depărtare de cinci metri de mașina sa, a început să se ridice din pământ un obiect uriaș, strălucitor. Îngrozit, a întors mașina și s-a dus acasă, așa că n-a mai văzut cum a dispărut respectivul obiect. Nici peste două zile n-a mai avut curajul să plece la drum.

5. Los Cabezudos — octombrie 1975

J.M.R., din Almonte, 33 ani, necăsătorit, se duce cu unchiul său de 52 ani să culeagă via. Merg cu căruța pe șoseaua Patrimoniului forestier când, la kilometrul 4 apare brusc o lumină puternică dintre măslinii din spate, speriind martorii și făcând catârul care trăgea căruța să se cabreze. Lumina a dispărut în câteva secunde.

5bis. Marisma — 27 august 1976

I.R., 46 ani, căsătorită. Locuiește cu soțul ei, care este paznic. În ziua aceea a ieșit din casa în care locuia la Marisma, cu una din fiicele ei mai mari, de 15 ani, să se uite la niște iezi abia născuți, când au văzut o lumină roșie, cât o masă, care înainta încet spre Sanlucar de Barrameda. Era la aproximativ un kilometru depărtare de ele și au spus că aproape în fiecare noapte văd lumini la joasă înălțime și niciodată în aceeași direcție.

6. Plaja Torre de la Higuera — august 1976

În prima săptămână a lui august, în plină vară, niște copii care se jucau pe dunele acestei plaje au rămas uimiți să vadă destul de

aproape de ei, un ROBOT METALIC, care se deplasa greoi (caracterizarea aparţine martorilor oculari). Au alergat să le spună mamelor lor, care se plimbau în apropiere. Acestea s-au apropiat de locul indicat de copii şi au văzut ciudăţenia de metal care înainta cu greu pe nisip. Speriaţi, au luat-o toţi la fugă. Când au ajuns la casele lor, nu au făcut nici un comentariu, de aceea nu s-a prea aflat de acest caz. Martorii acestui incident au fost patru mame şi şase copii de diverse vârste. Această întâmplare aminteşte de alta care a avut loc cam la aceeaşi dată, noaptea, lângă un sat din provincia Santander.

7. Plaja Torre de la Higuera — 22:30, în noaptea de 25 august 1976

Pe înserate, nişte turişti jucau domino pe malul mării. Fiul unuia dintre ei a început să strige: „Uitaţi, acolo, în mare!" La o oarecare distanţă de mal au văzut toţi trei lumini de mărime medie, separat unele de altele, care ieşeau din mare, descriind un arc în aer. Cădeau în apă şi apăreau din nou. Acest fenomen s-a repetat de trei ori. Cu toate acestea, alt martor care a văzut probabil fenomenul la altă oră, a spus: „Luminile erau practic pe acelaşi ţărm şi după a doua scufundare nu au mai apărut trei, ci una singură, în formă de şuvoi de lumină."

8. „EL ALAMILLO": patrimoniu forestier al statului — 21:30 noaptea de 23 august 1976

M.R.B. de 32 ani lucra cu o maşină se smuls copaci când a văzut o lumină roşie, orbitoare, DE MĂRIMEA UNEI MAŞINI, care venea pe deasupra. S-a rotit de două ori în jurul lui şi s-a oprit la câţiva metri depărtare. Acest fenomen s-a produs în câteva secunde care i s-au părut secole martorului. A ieşit din maşina care SE OPRISE şa apropierea OZN-ului şi a luat-o la fugă spre Almonte. După o oră de fugă, a ajuns în sat şi s-a dus la „Bar Sevilla", aflat la intrarea în localitate, pe şoseaua Hinojoso. Cei aflaţi la bar au spus că se schimbase la faţă de spaimă.

9. Rocio-Torre de la Higuera — vara lui 1976

Pe şoseaua care leagă Rocio de plajă, locuieşte o doamnă care nu a dorit să-şi dea numele. Această doamnă a văzut următoarele, împreună cu soţul şi copiii ei: „Am ieşit din casă — spune ea — şi la înălţimea eucalipţilor era o lumină roşie de mărimea UNEI MAŞINI mici, care a rămas acolo mai mult de o oră. Mi-am chemat copiii şi soţul. Când au ajuns, lumina şi-a schimbat tonalitatea, devenind roşu închis, după care a revenit la intensitatea ei de la început. Am intrat în casă şi, când am ieşit din nou, se înălţase pe cer.

10. Torre de la Higuera — vara lui 1976

J.D., căsătorit, din Almonte, însoţit de soţia, fiicele sale şi alte persoane, se plimba pe plajă, spre casa unor pescari. Când au ajuns în locul respectiv, unul din copii a strigat: „Un avion!" S-au uitat cu toţii şi au văzut o lumină mare, roşie, care înainta încet. Un domn a studiat-o cu binoclul şi a văzut că era un disc în formă de pălărie cu boruri late care, după ce s-a mişcat timp de un sfert de oră, a dispărut în câteva secunde. Luna august.

11. Bollullos del Condado — 30 iulie 1976

Juan Iglesias, 47 ani, Julian Lopez Lopez, Francisco Mora (agent de trafic) şi colegul său; un căpitan de aviaţie şi Antonio Mateo Lagares (corespondent al postului Radio Popular în Huelva) au declarat că au văzut din puncte diferite, un obiect luminos, de culoare platinată la orele 9 şi de culoare portocalie la orele 10. Se afla la 20° est pe linia de orizont. Studiat cu binoclul, părea de un metru ca diametru. Obiectul de formă sferică, avea un fel de capsulă interioară cu nişte proeminenţe triunghiulare de un alb orbitor. Se afla la vreo 1000 de metri altitudine, până când a descris un arc pe cer şi s-a scufundat în mare. Timpul cât a fost studiat: o oră şi jumătate.

12. Bollullos del Condado — 22 august 1976

La 1:30 noaptea, Diego, fotograf de meserie, a văzut un obiect mare din uşa casei sale, de vreo 80 cm. A apărut la sud şi s-a îndepărtat până a dispărut. L-a văzut de asemenea tatăl martorului.

13. Bollullos del Condado — zilele de 8, 10 şi 11 septembrie 1976

Jose Luis Delgado, 28 ani; Antonio Delgado, 31 ani; Manuel Calero, 56 ani, paznicul cooperativei vinicole şi încă 10-12 martori au observat următoarele: Toţi locuiesc în „La Puentecilla" care se află în plin câmp. De aici până la Dehesa de Bollullos sunt vreo trei kilometri. În Dehesa este câmpie întinsă, fără munţi sau stejari de plută. Există un singur pin mare, care a servit drept punct de referinţă. Timp de trei nopţi au văzut pe la zece noaptea, în luminiş, o lumină albă, de vreo doi metri în diametru. Era la sol şi se mai vedea alta, mai mică, rotindu-se pe sus. Se vedeau de asemenea alte lumini colorate în jurul celei mari. Au crezut că un tractor cu grapă aduna nisip. Dar, în noaptea următoare s-au uitat cu binocluri puternice şi au văzut că în centrul luminii era o deschidere verde-albăstruie, asemănătoare unei uşi, prin care intra şi ieşea o luminiţă albă. Au văzut de asemenea trei persoane care se învârteau în jurul unei nave, ca şi când ar fi făcut treabă în mare viteză. Pentru că se mişcau atât de repede şi ridicau praf în jurul lor. Pe la trei noaptea, martorii s-au plictisit şi s-au culcat. A treia noapte au văzut acelaşi lucru. I-au întrebat pe toţi cei din sat care se ocupă cu transportarea nisipului, dar nimeni nu luase nimic de acolo, pentru că era proprietate particulară. Singura explicaţie este că au văzut trei aterizări, care au durat cinci ore, câteva nopţi la rând. Cei zece sau doisprezece martori nu s-au dus să verifice nimic.

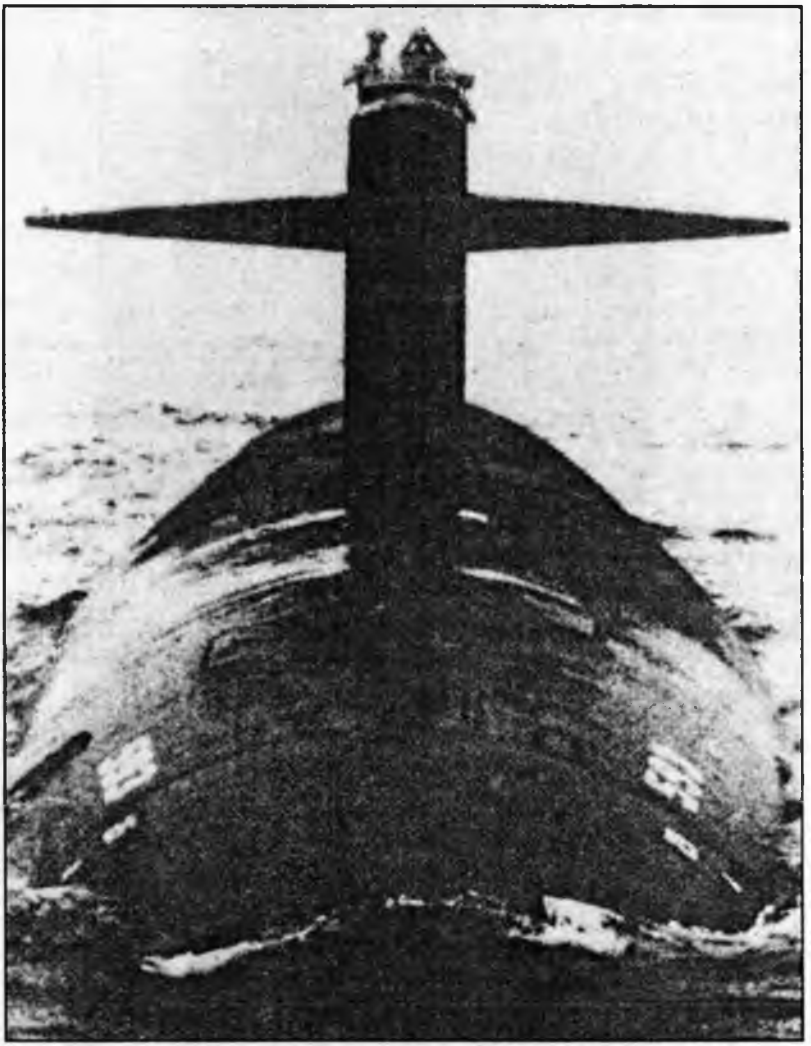
14. Bollullos de Condado — 2 octombrie 1976

Manuel Camacho, Jose Camacho, fiul lui, Antonio şi Juan Ramos erau pe câmpul „El Molinillo" la şase şi jumătate seara. Spre sud, la câţiva meri de linia de orizont, au văzut pe cer un obiect mare, în formă de disc. Părea să aibă mai mult de un metru ca diametru; avea o culoare albă platinată, care se transforma în roşu sau portocaliu. Nava avea o viteză minimă şi se îndepărta spre sud. Semăna cu două farfurii suprapuse, văzute din profil şi avea o strălucire metalică, argintie. Obiectul s-a îndepărtat spre Coto de Donana sau spre plaja din jur.

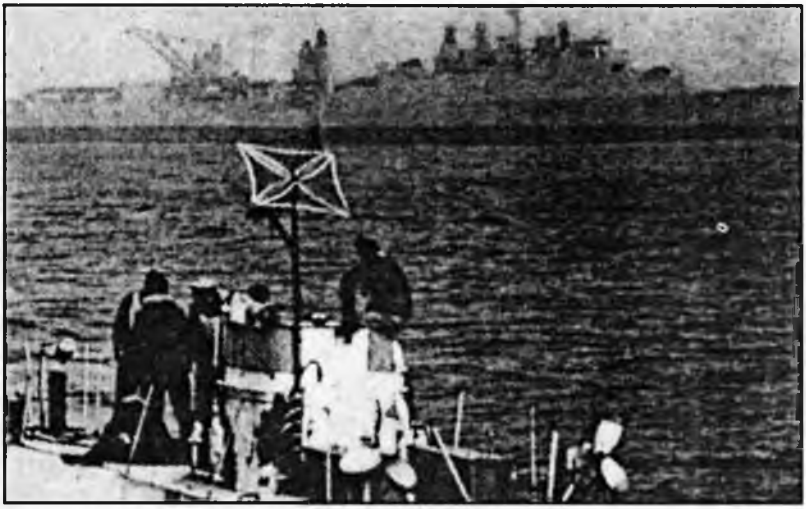
Cu adevărat impresionant acest dosar adunat de Osuna şi colaboratorii săi pentru Coto de Doñana...! Demonstrează fără îndoială că există o *bază submarină* de OZN-uri.

Presupusul portret al lui Cristofor Columb, primul european (din câte se ştie) care a traversat Marea Sargaselor şi a pătruns în Triunghiul Bermudelor.

Căpitanul Johnston Blackeley, comandantul vasului de război al Statelor Unite, Wasp (Viespea), dispărut în Triunghiul Bermudelor în 1814.



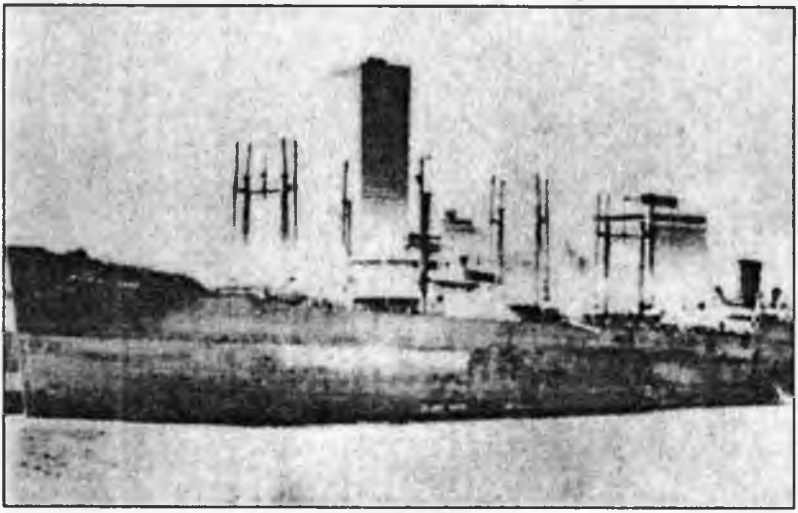
Submarinul nuclear Tresher, dispărut la marginea nordică a Triunghiului Bermudelor.



Batiscaful Trieste, al US Navy, pregătindu-se pentru submersie, în căutarea presupuselor resturi ale submarinului Tresher.

Butelie de aer comprimat, cu o greutate de două tone, desprinsă de pe Tresher, fotografiată de pe batiscaful Trieste.

Cercetătorul nord-american Ivan Sanderso, cel care a formulat teoria celor douăsprezece focare de perturbări magnetice existente pe planeta noastră.



Cargoul panamez Sylvia L. Ossa, dispărut la 18 octombrie 1976 cu 37 de oameni la bord. Ultima poziție cunoscută: 250 kilometri est de Bermude.

Căpitanul de aviație Antonio Gonzales de Boado, dispărut în apele mării Alborán.

Manevră de realimentare în zbor a unui aparat B-52 aparținând Strategic Air Command, de pe un avion-cisternă KC-135.

Francisco Simó Orts, omul care a descoperit „bomba" de la Palomares.

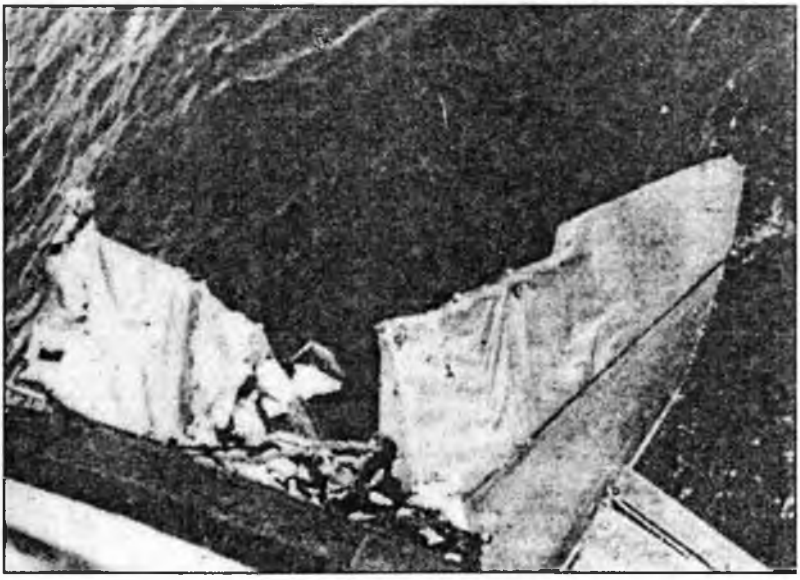
Bomba H, descoperită în zona Palomares.

Submarinul Alvin, în apele din regiunea Palomares, pe punctul de a iniția o nouă misiune de localizare a bombei atomice.

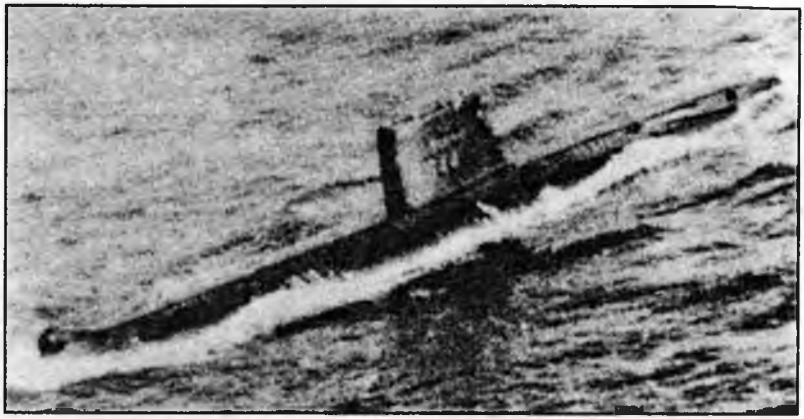
Scriitorul francez Antoine de Saint-Exupéry

Antonio Ribera (stânga) și J. Allen Hynek.

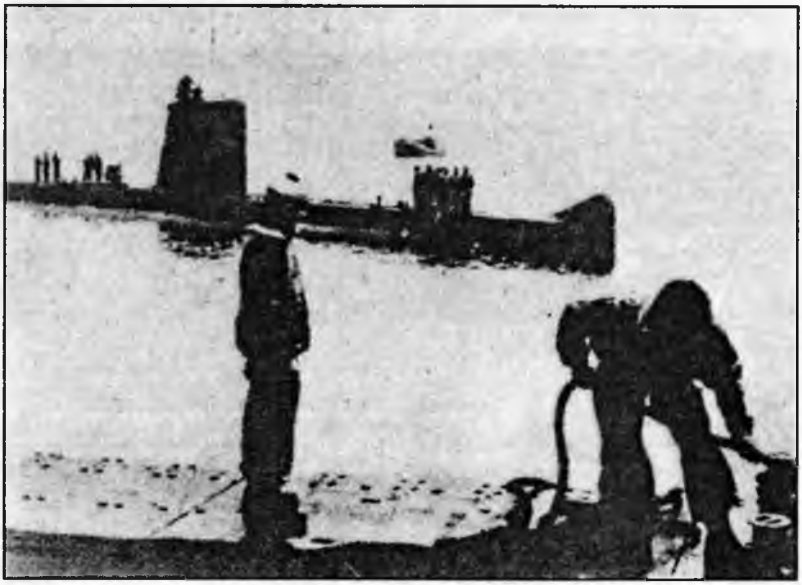
Echipajul CRIS care a recuperat cadavrul pilotului avionului Heron-Havilland.

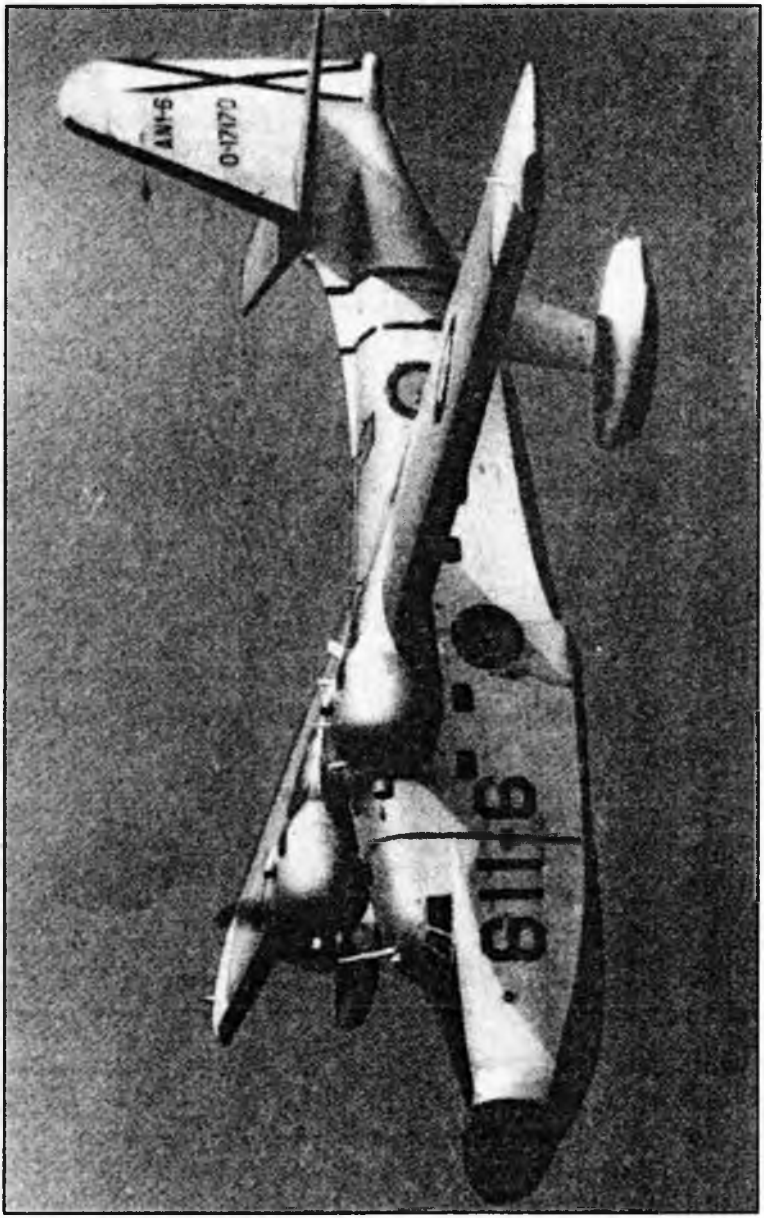


Fragmente din avionul Heron-Havilland, ieşite la suprafaţă.

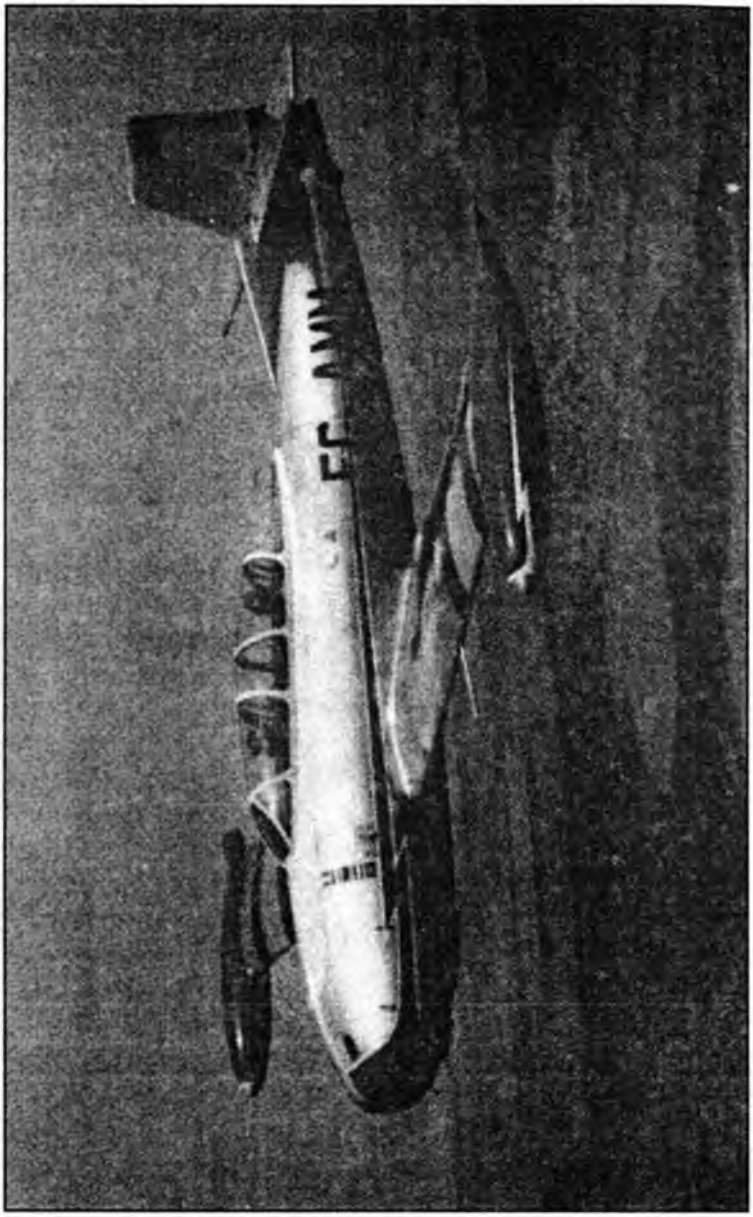


Eurydice, submarinul francez dispărut în Mediterana occidentală la 3 martie 1970.

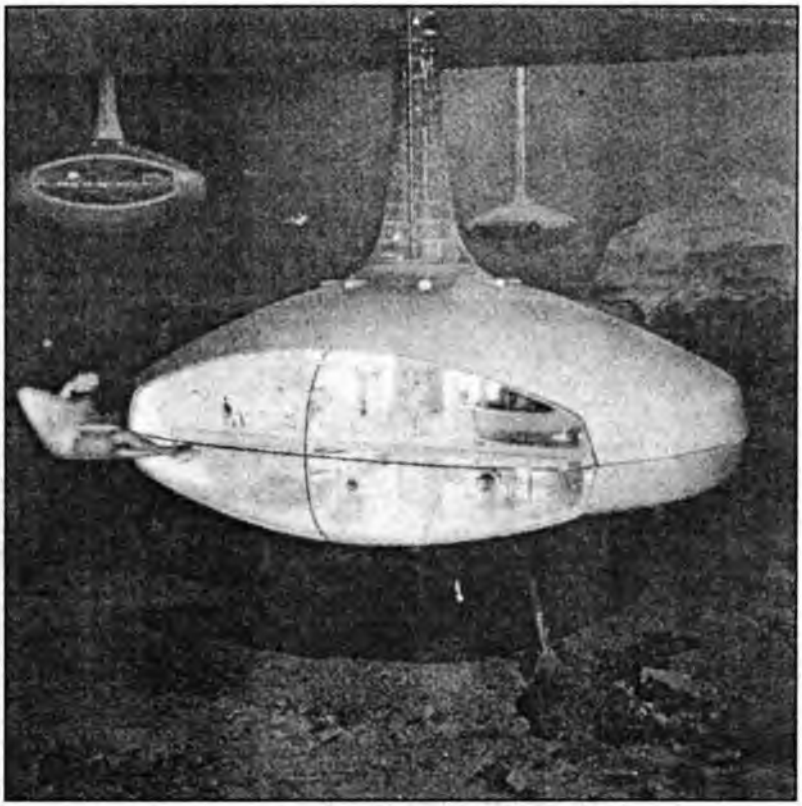




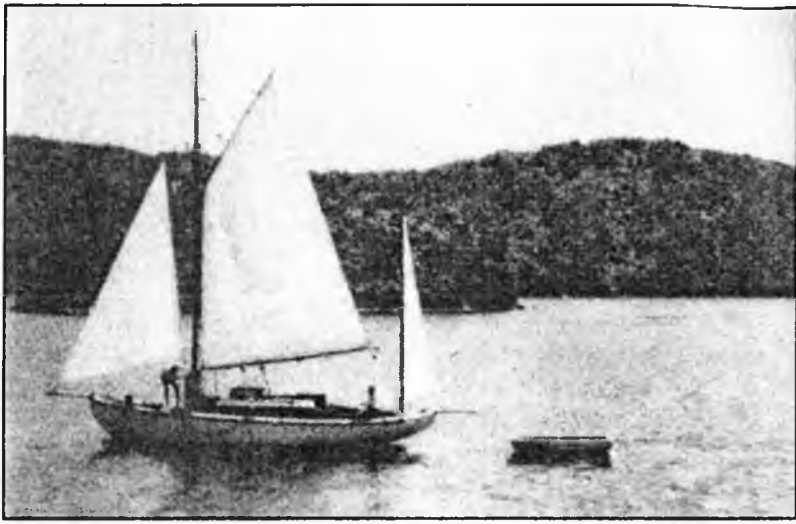
Avionul amfibiu „Grumman Albatross" similar cu cel pilotat de căpitanul Gonzalez de Boado când a dispărut.



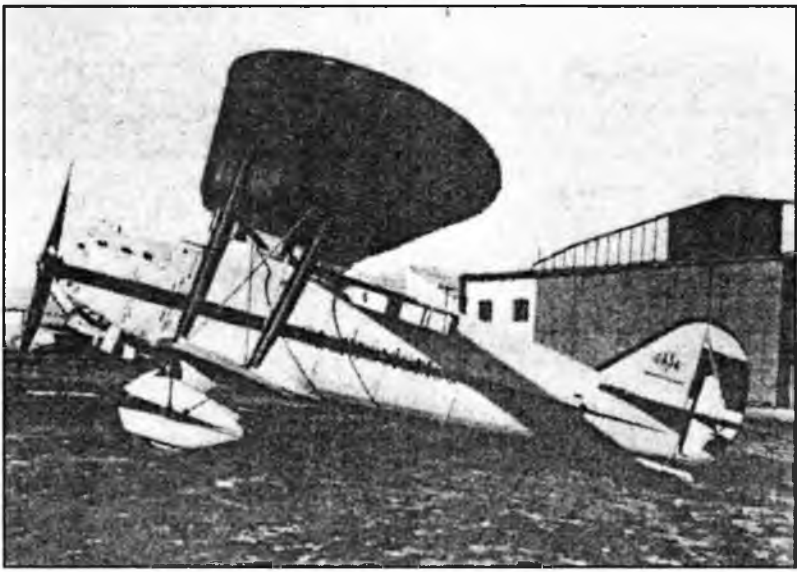
„HA-200 Saeta" — avion de antrenament, similar cu cel dispărut în Manga del Mar Menor.



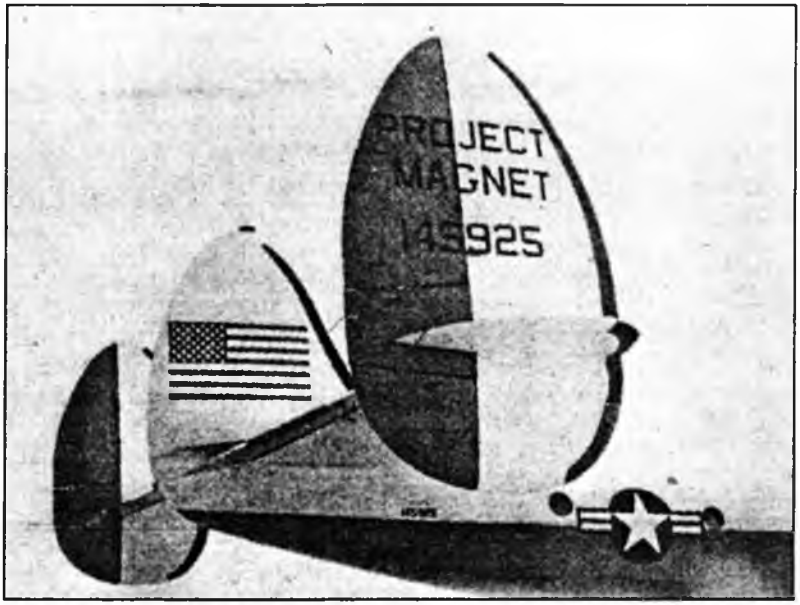
O bază submarină a extratereştrilor, după imaginaţia unui artist contemporan.



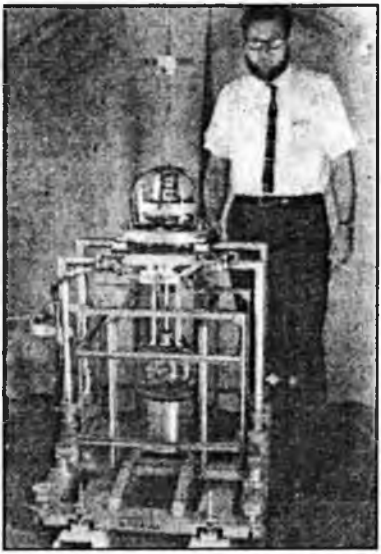
Yahtul Sheila, al navigatorului solitar Adrian Hayter, de pe care s-a observat o „roată fosforescentă submarină" în apropiere de Djibuti.



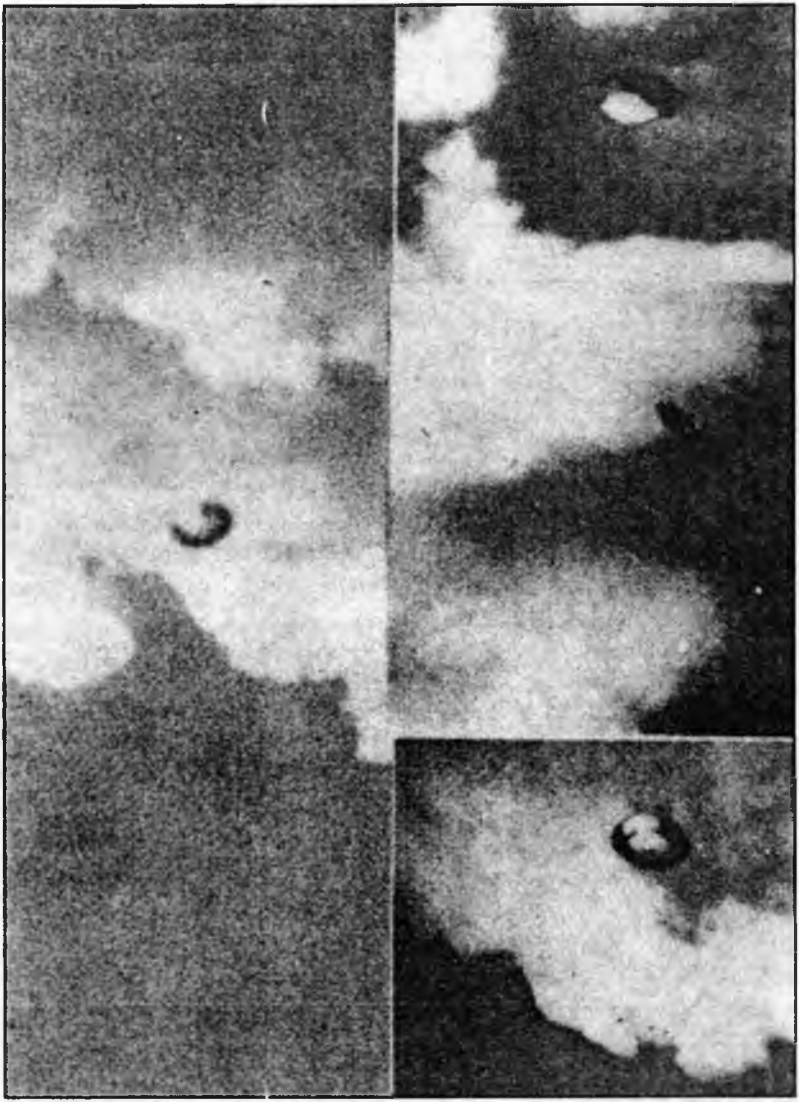
Acesta este avionul „Breguet XIX" dispărut în 1933 în zona Triunghiului Bermudelor.



Aparatul „Superconstellation" al USAF, din cadrul Proiectului Magnet, fotografiat pe aeroportul din San Francisco.



Unul din magnetometrele cu care sunt echipate avioanele Proiectului Magnet, cu care se pot detecta perturbațiile magnetice.



OZN-uri în Africa de Sud: au fost fotografiate de Elizabeth Klarer pe 17 iulie 1956, deasupra lui Drakensgebirge.

AL TREILEA TRIUNGHI: VESTUL MEDITERANEI ŞI INSULELE CANARE – II

Materialul de care dispunem referitor la triunghiul nostru este atât de amplu şi variat, încât am fost nevoit să-l distribui în două capitole, din motive legate de structura lucrării mele.

La localizarea şi studierea cazurilor care aparţin acestui capitol au colaborat eficient cu mine tânărul cercetător alpinist Jesus Alberto Perez Castaños, vicepreşedintele Centrului de Cercetări al Obiectelor Zburătoare (CIOVE) din Santander, căruia îi mulţumesc pe această cale pentru nepreţuitul său ajutor.

„Triunghiul" nostru din vestul Mediteranei şi insulele Canare poate fi comparat în toate privinţele cu cel al Bermudelor: s-au consemnat diverse cazuri, de la cel al „patrulelor pierdute", cum au fost cele patru avioane „Saeta" de care vom vorbim în continuare, până la incidente care amintesc de *Mary Celeste* sau de neverosimilul caz al vasului care a plutit în derivă treizeci de ore, într-o zonă „ciudată" pentru că se defectase sistemul de orientare şi ... nu ştiau unde se află, lucru incredibil pentru un cargou. Orice proprietar de bărcuţă ştie că soarele este un bun punct de referinţă. Această ciudată întâmplare aminteşte de altele similare, care au avut loc în Bermude.

Comentând aceste întâmplări insolite, colaboratorul meu citat anterior spune că a putut să demonstreze în cele din urmă că în

zonele maritime cu cea mai proastă faimă se întâmplă „ceva" ciudat cu animalele: nu de mult a apărut în presa națională știrea că delfinii și balenele se sinucid în masă pe plajele Floridei, fără ca cercetătorii să poată înțelege motivul acestei comportări anormale. De un timp, la gura de vărsare a râului Mar del Plata, delfinii și focile (animale blânde prin definiție) au început să atace vasele; apar foarte mulți pești morți, etc. Chiar în această privință, în cel de-al treisprezecelea număr (noiembrie-decembrie 1970) al revistei *Horizonte,* versiunea spaniolă a publicației franceze *Planète,* celebra revistă a lui Pauwels și Bergier, editată de Plaza & Janes Editores, S.A., condusă de mine pe atunci, scria: „În golful Mexic, pe parcursul a optsprezece luni au fot 52 de maree cu pești morți. Guvernatorul Floridei nu a dispus de suficiente camioane să poată curăța plajele și coastele". Oare toate aceste fenomene ar putea avea vreo legătură cu „acela" care provoacă disparițiile? Oare „cineva" se folosește de cele mai inteligente mamifere marine cu un anumit scop, cum începe, din păcate să facă omul cu delfinii, în scopuri militare?

Datorită accidentelor și dispariților care s-au produs, trebuie să presupunem că în această zonă sunt trei „găuri negre": într-un anumit punct din vestul Mediteranei, pe cer, între Cordoba și Sevilla, în apropierea insulelor Canare... ca să nu mai vorbim de masivul Canigó și de zona Rosas-Gerona, care formează un subiect aparte.

Misterul de la „Maena"

Cel mai vechi caz care figurează în arhivele mele în privința vaselor, s-a produs în iulie 1964. Este vorba de naufragiul de la sfârșitul acestei luni, în apele insulelor Canare al vasului de pescuit *Maena,* în care au pierit, se pare, șaisprezece pescari insulari. Acest naufragiu a trezit tot felul de supoziții și ipoteze, datorită

circumstanţelor ciudate în care s-a produs. „Nu există nici o explicaţie logică a acestei întâmplări dramatice," a spus Agenţia Cifra când a difuzat ştirea presei naţionale, care a publicat-o pe data de 8 august.

Conform informaţiilor provenite de la pescarii din Arrecife de Landarote, se pare că lucrurile au decurs în felul următor: la 11:30, în noaptea de duminică, 26 iulie, staţia de coastă din Santa Cruz de Tenerife, care funcţionează permanent, a captat un SOS confuz, transmis de un vas, fără să se specifice numele sau situaţia în care se afla. La unsprezece punct, la staţie s-a primit alt mesaj SOS. Pe urmă, totul s-a cufundat în linişte. Prin urmare, ar trebui să se pună următoarele întrebări: cum e posibil ca într-o jumătate de oră, cât a trecut între cele două apeluri ale celor de la bordul *Maena* să nu se fi trimis nici o ambarcaţiune de salvare? De ce în nici unul din cele două mesaje nu se preciza nici numele vasului, nici locul unde se afla ?

Aici începe povestea unui mister care nu va fi elucidat niciodată, probabil în întregime. A doua zi, la unsprezece fără un sfert fix, staţia de coastă din Arrecife a primit un mesaj laconic şi dramatic de la proprietarul vasului pescăresc *Santa Genoveva,* având la bord marinari din Lanzarote, în care se semnala că în apele de la El Cabino, la câteva mile nord de capul Bojador, s-au pescuit cadavrele a şase oameni, toţi în veste de salvare, care s-a constatat apoi că erau din dotarea vasului Maena. În mesaj se adăugă că, alături de cele şase cadavre a apărut un bidon gol de combustibil şi vreo zece pepeni verzi. În rest nimic. Nu s-a găsit nici măcar o aşchie în acel cimitir plutitor.

De atunci, staţiunile de pe coasta arhipelagului au început să transmită mesaje vaselor care navigau pe această rută, în speranţa că va apărea o ambarcaţiune cu naufragiaţi, dar aceştia au dispărut brusc. În dimineaţa zilei de marţi, pescadorul *Anifal* din Arrecife, anunţa pescuirea a altor trei cadavre, tot cu veste de salvare. *Anifal* şi alte trei vase au rămas timp de trei zile să întreprindă cercetări şi căutări în

sectorul cuprins între La Bombardada şi El Cabino, fără nici un rezultat pozitiv. Mai târziu, au apărut alte două cadavre, pe o plajă a litoralului african. Au fost găsiţi şi identificaţi doisprezece morţi, fără să se ştie nimic deocamdată despre soarta celorlalţi patru rămaşi.

Este imposibil ca echipajul vasului *Maena* să fi murit de foame, pentru că nu au rămas decât nouă ore pe mare şi în această scurtă perioadă de timp nu poate nimeni să moară de foame. S-a exclus de asemenea posibilitatea unei explozii la bord, pentru că nici unul din cadavre nu prezenta răni sau arsuri şi nici nu este posibil ca vasul să fi eşuat, pentru că, în acest caz, apropierea de coastă şi recifele ar fi făcut posibilă salvarea unor membri ai echipajului.

Se admite în oarecare măsură posibilitatea unui abordaj. Nu ar fi primul caz în care un vapor intră în coliziune cu altul, abandonându-l apoi. Versiunea cea mai răspândită este că *Maena* din cauză că era un vas de pescuit languste, era dotat cu rezervoare de apă sărată, în directă legătură cu marea, aşa că este posibil să se fi produs un aflux de apă, din cauza furtunii sau ca urmare a ciocnirii cu un obiect plutitor, care să fi inundat celelalte compartimente şi să fi dus la rapida scufundare a vasului. În acele zile era furtună dar, odată cu *Maena,* a ridicat ancora din portul Las Palmas şi pescadorul de languste *Buena Guia,* care a fost nevoit să se întoarcă forţat în radă.

Deoarece această ultimă ipoteză a fost considerată cauza catastrofei, se ridică noi întrebări: cum puteau să se înece şase oameni cu veste de salvare? În această privinţă trebuie amintit cazul de acum câţiva ani, când naufragiul unui vas în apele din La Graciosa, au fost salvaţi patru naufragiaţi, care s-au susţinut timp de optsprezece ore agăţaţi de bucăţi de lemn. Cum este posibil ca nici un marinar de la bordul lui *Maena,* deşi erau toţi buni înotători, cu o excelentă condiţie fizică, să nu fi fost în stare să ajungă la ţărm, când accidentul s-a produs la nici o milă de coasta africană? Poate au fost absorbiţi de vârtejul apelor, în momentul scufundării în Atlantic.

De fapt, nu este şi nu va exista niciodată o explicaţie complet logică a acestui dramatic incident maritim.

Un nou „Mary Celeste"

În anul 1972, în apele insulelor Canare s-a produs alt mister de neelucidat Pe 13 mai al aceluiaşi an, trimisul special al ziarului madrilen *ABC* a trimis cotidianului său o informaţie telefonică ciudată. Se referea la un vas vechi aflat în derivă, fără nimeni la bord, tot în largul capului Bojador. Era de fapt o veche ambarcaţiune pescărească, transformată în vas de recreere.

Ancorat la micul chei din Corralejo, unde a ajuns remorcat de *Nicolás Quintana*, un pescador din Fuerteventura, care a fost descoperit plutind în derivă, la aproximativ o milă de capul Bojador; carena sa vopsită în alb odată, purta urmele îndelungatei sale şederi în apele sărate ale mării. Se vedea că vasul fusese neglijat şi nu neapărat pentru că fusese abandonat forţat sau voluntar de echipajul său.

În localitatea maritimă Corralejo, din nordul extrem al Fuenteventura (insulă unde a trăit în exil Miguel de Unamuno şi pe care a numit-o „Ventura Fuerte") oamenii nu s-au mai uitat spre micul orizont format de insula Los Lobos. Ochii lor s-au îndreptat fără nici un comentariu spre vasul a cărui misterioasă aventură a rămas necunoscută pentru totdeauna.

S-a putut constata doar că *Progress,* aşa cum se numea vasul înregistrat în Franţa, fusese închiriat de Club Méditerranée, o organizaţie franceză care are centre turistice în toată lumea.

Autorităţile Marinei au numit imediat un judecător de instrucţie, însărcinat să verifice incidentul. Această spinoasă sarcină a căzut pe umerii adjutantului militar de Marină din Fuenteventura, don Luciano Piñyro. El a fost cel care a realizat prima inspecţie

oculară a vasului *Progress*, la câteva minute după ce a sosit remorcat la Corralejo. Avea puține lucruri la bord, dar serveau la verificarea aproximativă a ultimului echipaj.

Mizeria și dezordinea domneau peste tot. Dar nu o dezordine care să indice o posibilă violență, ci chiar acea formă anume de dezordine boemă modernă, gen *hippy*. Haine masculine murdare, aidoma celor purtate de *hippy*. Și, de parcă n-ar fi fost de ajuns, o mulțime de reviste pornografice și benzi de magnetofon cu muzică de același gen. Cu toate acestea, nu s-au găsit droguri de nici un fel, așa că nu se poate spune că ocupanții vasului *Progress* ar fi întreprins o călătorie (de data aceasta definitivă), căzând în mare drogați.

În afară de actele vasului, s-a găsit buletinul de identitate al unui om al cărui nume nu a fost dezvăluit ziariștilor de autoritățile juridice. Se știe doar că s-a mai găsit fotografia color a unei femei tinere și drăguțe.

În cabină — unde domneau mizeria și dezordinea, care păreau să fie emblema vasului — pe o masă se aflau bucăți de pâine umede, alături de cutii goale de conserve. Pe un mic raft mai erau și alte lucruri: lăzi de portocale perfect păstrate, sticle de șampanie și una de apă minerală îmbuteliată la Marsilia.

Autoritățile Marinei au declarat cazul „nerezolvat". Ce s-o fi ales de cei de la bordul lui *Progress*? Un mister în plus, care va rămâne probabil neelucidat.

Vas pierdut timp de treizeci de ore

La mai puțin de treizeci de luni după ce vasul *Progress* a fost găsit plutind în derivă, a avut loc ciudatul incident pe care-l vom relata în continuare. Pe 26 iulie 1972, în perioada în care apele Mediteranei sunt foarte calme, a ridicat ancora din Barcelona, în

direcţia Menorca, cargoul *Playa Roqueta,* care aparţinea Companiei Nautice Menorquinas. Totul prevestea o traversare liniştită, dar au început deodată să se petreacă lucruri ciudate: instrumentele de navigaţie ale vasului au suferit perturbaţii inexplicabile. Drept urmare, căpitanul s-a dezorientat complet şi *Playa Roquita* s-a pierdut timp de treizeci de ore, fără să ştie dacă se afla la nord, sud, est sau vest.

În cele din urmă, datorită stelei polare, a reuşit să-şi găsească direcţia şi să ajungă la destinaţie. Încercăm să reconstituim faptele. La plecarea din Barcelóna, cargoul s-a îndreptat spre capul Caballeria, cel mai nordic punct din Menorca, dar, în timpul nopţii, direcţia a deviat în mod inexplicabil spre Cerdeña. Când s-a luminat de zi şi nu au văzut coasta, căpitanul a anunţat că vor ajunge la Mahon pe la zece dar, deşi parcurseseră destule mile, nu au zărit mult-aşteptata coastă a Menorcăi şi au mers complet dezorientaţi până seara, când a apărut steaua polară.

A doua zi la cinci dimineaţa au ajuns la Cala Rajada, care este în Mallorca, nu în Menorca. Aici, nişte pescari le-au spus unde se aflau. Atunci s-au îndreptat spre marele port Mahon, unde au ajuns în cele din urmă, după alt vas care plecase în căutarea lor.

Excluzând posibilitatea că marinarii şi căpitanul de la bordul vasului *Playa Roqueta* şi-au pierdut pe moment judecata sau că s-au îmbătat, acest ciudat comportament al vasului nu are altă explicaţie... decât dacă suntem dispuşi să acceptăm că nişte forţe necunoscute s-au jucat cu el cum face pisica cu şoarecele.

Din fericire, ciudatul incident nu s-a soldat cu pierderi de vieţi omeneşti. Marea seceră multe vieţi (şi nu întotdeauna din cauza furtunilor). Conform revistei *Hoja del Mar,* a Institutului Social al Marinei, între ianuarie şi februarie 1973 au pierit 52 de marinari în 11 accidente maritime.

Cele mai grave din ele au fost cele care au afectat ambarcaţiunile *Doménech de Varo,* înregistrată la Cadiz, care a naufragiat pe coasta Lanzorote, în care au pierit sau au dispărut zece

din cei aflaţi la bord şi *Vicedo,* care a naufragiat la capul Saiña şi a făcut nouă victime.

Vas incendiat, fără echipaj

Pe 29 decembrie 1973, la vreo zece mile de insulele Columbretes, vizavi de coasta Castellon, s-a întâlnit în dimineaţa acelei zile vasul comercial *Madantlantic,* de 5.000 tdw, de naţionalitate necunoscută.

Nu era *absolut nimeni* la bord.

A fost găsit de vasul *Urmaya,* înregistrat la San Sebastian, care era în tranzit de la Bilbao la Mallorca.

După cum părea la prima vedere, *Madatlantic* a suferit un incendiu şi a fost părăsit de echipaj. Vasul a fost dus chiar în acea seară la Castellon de două remorchere. S-a presupus că echipajul s-a folosit de bărcile de salvare, deşi marinarii nu au fost găsiţi niciodată, cu toate că accidentul s-a produs relativ aproape de coasta spaniolă, într-o zonă intens circulată, unde părea practic imposibil să te pierzi.

Vas dispărut

Ştirea următoare (reprodusă de *Hoja del Mar,* în numărul 123 din 1975) se referă nu la dispariţia unui echipaj, ci a unui întreg vas, Spune următoarele:

„Arrecife de Lanzarote — De două luni şi jumătate nu se ştie nimic de soarta cargoului spaniol *Maribel Rivas,* condus de căpitanul Marinei Comerciale Pablo Garcia, de patruzeci şi şase ani, originar din Arrecife, învecinată cu Las Palmas din Gran Canaria.

Vasul a ridicat ancora din portul Castellon de la Plana pe 22 august, îndreptându-se spre portul libian Bengasi. Transporta materiale de construcție. Până în clipa de față nu s-a primit nici un mesaj despre vasul care măsoară cincizeci de metri lungime și are nouă oameni la bord, toți spanioli.

În mod normal, traversarea de la Castellon în Libia se face în șapte sau zece zile. Cercetările efectuate până în acest moment de agenția maritimă, proprietara lui *Maribel Rivas,* pentru a-l găsi, nu au dat nici un rezultat.

Soția căpitanului Garcia, Carmen Eugenio Caballero, care are nouă copii și este originară tot din Arrecife, a comunicat acest caz ziarului *La Provincia,* din Las Palmas, în speranța că va primi vreo veste despre situația soțului său, ai cărui tată și bunic fuseseră de asemenea căpitani în Marina Comercială.

Cititorul trebuie să remarce faptul că ruta lui *Maribel Rivas* îl ducea prin aceleași zone unde se înregistraseră numeroase incidente anormale: punctul unde a apărut abandonat *Madatlantic* și vestul Mediteranei, în largul golfului Tolon din Franța, unde s-au produs ciudate accidente cu *submarine,* pe care le vom relata în cele ce urmează.

Altă rută fatidică

Pare să fie fără îndoială cea care leagă insula Mallorca de Alger, atât pe cale maritimă, cât și aeriană. Pe 10 aprilie 1976, patru oameni aflați la bordul unui iaht sub pavilion englez care mergea de la Mallorca la Alger au reușit să ajungă înot la mal, după naufragiul ambarcațiunii lor de opt metri lungime, lângă coasta nordică a insulei Mallorca. Tot pe această rută a dispărut misterios cu câțiva ani înainte un avion care transporta o întreagă echipă de fotbal internațional. Nu s-a mai știut niciodată nimic nici el, nici de cei

aflați la bordul său. Oare aceste accidente or avea vreo legătură cu „baza submarină de OZN-uri" care, conform părerii lui Enrique Vicente și a grupului său, s-ar afla aproape de Menorca?

Transbordorul care s-a pus singur în mișcare

Terminăm această listă de incidente ciudate petrecute cu vase de suprafață, cu unul care l-ar fi încântat pe Charles Fort. În dimineața de 23 iulie 1976, în portul Algercias, transbordorul *Ibn Batuta,* înmatriculat în Maroc a pornit singur, fără să-l atingă nimeni, când căpitanul lui se afla pe uscat. Când s-a desprins, a rupt funiile care-l legau de dig.

După investigația care s-a făcut, a rezultat că acest comportament inedit s-a datorat faptului că a sărit butonul automat de contact (lucru care nu se putea întâmpla în realitate). Cei patru sau cinci marinari care se aflau la bord au reușit să oprească vasul, care a fost adus din nou la chei, fără să se lămurească motivul evadării sale.

Dispariții de submarine

Mediterana (mai ales partea vestică) a fost teatrul unor dispariții dramatice de submarine. În cele ce urmează voi reproduce în ordine cronologică lista acestor catastrofe, urmând să le comentăm după aceea, așa cum se cuvine. În foarte puține cazuri distrugerea sau dispariția a avut o explicație „tehnică". Celelalte cazuri nu au absolut nici o explicație. Rămân cufundate în mister. Dintre pierderile mondiale de submarine, Mediterana deține supremația, apele franceze excelând în această privință.

6 iulie 1905: Farfadet — Franţa — Mediterana
1946: Submarinul *2.236* — Franţa — Mediterana
1952: Sybille — Franţa — Mediterana
20 ianuarie 1968: Dakar — Israel — estul Mediteranei
4 martie 1970: Eurydice — Franţa — Mediterana

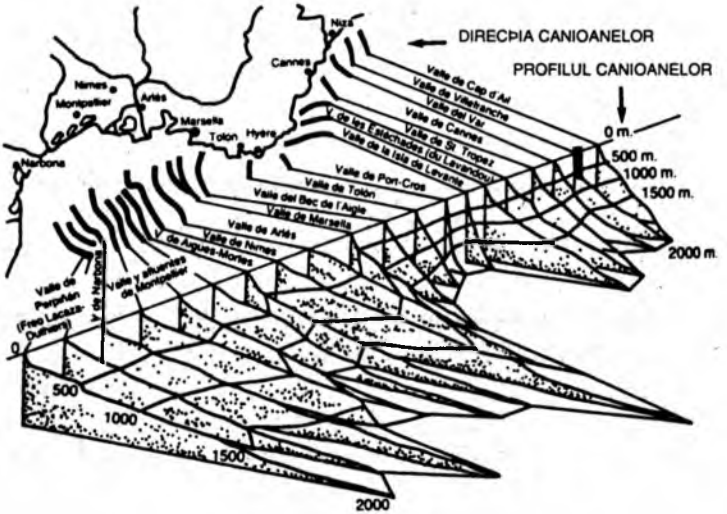
(Nu am menţionat special aici numeroasele submarine care s-au pierdut în Mediterana, în al doilea război mondial —1939-1945.)

Doar pentru comparaţie, voi da în continuare lista submarinelor pierdute în alte puncte ale globului, în vreme de pace:

1950: Truculent — Anglia — Estuarul Tamisei
1953: Thresher — Statele Unite — Atlanticul de Nord
1966: Afrray — Anglia — Canalul Mânecii
1966: Hai — Germania de Vest — Atlantic
1968: Scorpion — Statele Unite — Triunghiul Bermudelor... şi altele, care nu se ridică la douăzeci.

Cititorul trebuie să observe că în Mediterana s-au pierdut mai multe submarine, în ciuda dimensiunilor relativ reduse ale acestei mări şi a condiţiilor climaterice mai blânde decât în Atlantic, de exemplu.

Eurydice a fost al patrulea submarin francez dispărut misterios în aceeaşi zonă a Mediteranei: care se întinde vizavi de Golful Tolon. Faţă-n faţă cu coasta franceză, perpendicular cu aceasta sunt nişte „recs" sau canioane submarine (prelungiri scufundate ale albiei vechilor râuri) care ating două mii metri adâncime, foarte aproape de coastă. Mai ales datorită acestui fapt şi a acestor albii foarte aproape „de casă", zona se foloseşte pentru scufundările săptămânale de testare, care se efectuează în batiscaful „FNRS 3". al Marinei franceze. Într-una din aceste ocazii, când cabina era ocupată de nimeni altul decât de comandantul Cousteau, batiscaful a fost cât pe



Profilul principalelor canioane submarine ale litoralului francez. Oceanografii le cunosc sub numele catalan de „rec".

ce să rămână blocat pentru totdeauna pe fundul mării, când s-a ciocnit de unul din pereţii canionului şi a provocat o avalanşă submarină de noroi şi nămol din care de-abia a reuşit să scape.

Primul submarin pierdut aflat pe lista noastră referitoare la Mediterana este vasul francez *Farfadet,* de 180 t, cu cincisprezece oameni la bord. Pe 6 iulie 1905 a ieşit din Bizareta (Tunis), bază navală care aparţinea atunci Franţei, pentru a efectua un exerciţiu de scufundare. La 200-300 m de ţărm, comandantul a dat ordinul de scufundare şi i-a pus pe toţi să coboare, închizând trapa cu mâna lui. Dar, în clipa când a început să rotească volanul de închidere, ceva ciudat, probabil nisip, a blocat mecanismul de presiune şi apa a intrat prin deschizătură. Aerul eliberat brusc prin conductă a deschis larg trapa şi i-a proiectat în exterior pe comandant şi alţi doi de lângă el. Aceştia au fost pescuiţi imediat din apă de remorcher.

Cei doisprezece oameni care au rămas în interiorul submarinului au avut prezența de spirit necesară să se refugieze la pupa și să închidă ușa ermetică a compartimentului. Scufundarea s-a oprit aproape imediat, nava așezându-se pe fundul mării, într-un loc la numai zece metri de suprafață.

Autoritățile din Bizareta au trimis mai multe bărci și un vas cu macara spre locul catastrofei, acțiunea de salvare organizându-se cu mare rapiditate. Submarinul a fost localizat imediat și s-a comunicat cu echipajul dând lovituri cu ciocanul în corpul vasului.

Din păcate, *Farfadet* nu dispunea de nici un dispozitiv care să-i permită să fie scos la suprafață; suprafața sa nu avea nici un punct care să permită remorcarea. Au trebuit săpate tuneluri sub el, în nisip, pentru a putea trece lanțurile care să ridice submarinul. Au acționat în timp record, dar nu mai puțin de treizeci de ore, timp în care loviturilor celor prinși înăuntru au început să se rărească din ce în ce mai mult. În seara celei de-a doua zi, submarinul s-a desprins și echipele de salvare au izbucnit în urale când au văzut pupa apărând din ape. Comunicația cu echipajul a continuat; se aflase că doi din ei muriseră și cei zece supraviețuitori erau la capătul puterilor, deși speranța reușitei le dădea noi forțe. Se auzeau strigătele lor de bucurie...

Dar, în momentul acela, brațul macaralei s-a rupt și *Farfadet* s-a scufundat din nou în ape. Au trecut trei zile până să se reia manevrele, iar când s-a deschis în sfârșit trapa, s-au găsit numai cadavre.

Am cules aceste date dintr-o serie de reportaje publicate de Elbia Lopez Valin, sub titlul de „65 ani de tragedii în adâncul mării", publicate în ziarul din Santander, *Alerta.* Aceste reportaje au apărut în 1970.

Autorul semnalează tot în Bizareta cazul submarinului *Lutin,* înrudit cu *Farfadet,* care s-a pierdut la treizeci metri adâncime. Limita prevăzută de supraviețuire era de treizeci de ore, depășită cu mult până să poată fi localizat. Nu au existat supraviețuitori.

Nu am amintit special submarinele scufundate prin abordaj sau coliziune cu alte vase, cum a fost cazul submarinului britanic *H-42,* care a fost abordat de un torpilor în strâmtoarea Gibraltar, scufundându-se la 900 m, în martie 1922. Din fericire, aceste cazuri au toate o explicație și nu vom insista asupra lor.

Am spus că au fost patru submarine franceze care s-au pierdut în apele de lângă Toulon, în mai puțin de douăzeci și cinci de ani. Primul a fost *2326,* sinistrat în 1946, cu douăzeci și doi de oameni la bord. Al doilea a fost *Sibylle,* în 1952, cu cincizeci și una de victime, care a coincis cu altă tragedie de proporții: asasinarea familiei engleze Drummond în Lurs. S-a pierdut apoi *Minerve,* care a coincis de asemenea cu un misterios incident: dispariția submarinului israelian *Dakar,* în apropiere de Cipru, cu șaizeci și nouă de oameni la bord.

Cel de-al patrulea submarin francez, dispărut la fel ca celelalte trei în aceeași zonă fatidică, a fost *Eurydice.* De data aceasta s-au pierdut cincizeci și șase de oameni.

Se crede că *Minerve* a dispărut pe 20 ianuarie 1968, pierzându-se într-un loc din Mediterana situat la 3,5 mile nautice de coasta Cap d'Armes, aproape de insula Porquerolles. O flotă compusă din mai mult de treizeci de vase a sondat adâncimile mai mult de treizeci de ore în punctul amintit. Acestor nave din flota franceză li s-au alăturat avioane de recunoaștere și salvare, comandantul Cousteau și vasul său „Soucope Plongéante 300", *Terbel,* cu dispozitivul său „Telenaute" și vasul nord-american *Petrel,* specializat în explorare submarină și cele mai moderne detectoare prevăzute cu sonar, instalate la bordul acestor ambarcațiuni.

Marina franceză lupta cu disperare „contra-cronometru", dar problema fundamentală consta în localizarea submarinului înaintea celor o sută de ore fatidice de la scufundare, care reprezintă limita rezervelor de oxigen pentru cei cincizeci și doi de membri ai echipajului. De îndată ce se stabilea poziția exactă a vasului,

posibilitățile de salvare a oamenilor depindeau în primul rând de adâncimea la care se afla, dar mai ales de starea mării şi forța curenților subacvatici.

Azi există clopote de scufundare, dar submarinul trebuie să se afle în poziție orizontală. Există şi sistemul Davis, care constă în scoaterea oamenilor doi câte doi pe ieşirea de avarie, inundată anterior, egalarea presiunii cu exteriorul şi echiparea lor cu măşti de oxigen model Davis, cu circuit închis. Marina nord-americană a testat cu succes manevre de salvare din submarine scufundate la 80 m, fără ca membrii echipajului să folosească vreun echipament; dimpotrivă, trebuiau să-şi elibereze aerul din plămâni în timpul ascensiunii, pentru că aerul se afla la o presiune de nouă ori mai mare cu cea de la suprafață, aşa că riscau o „suprapresiune pulmonară." Acest accident foarte grav şi aproape întotdeauna mortal constă în desprinderea pleurelor delicate din cauza aerului sub presiune. Dacă scufundătorul îşi ține respirația, se micşorează presiunea ambientală. În aceste cazuri, membrii echipajului sunt proiectați ca nişte dopuri la suprafață, unde ajung bine sănătoşi dacă îşi eliberează aerul din plămâni în tipul ascensiunii.

Dar să revenim la *Minerve* şi la eforturile făcute pentru localizarea sa. Cousteau voia să coboare vasul său „Platillo Submarino 300" pentru a vedea prin cele două parbrize sub formă de trunchi de con care era poziția exactă a submarinului. Între timp, *Petrel,* pentru a câştiga timp, putea să injecteze aer în interiorul lui *Minerve.* Tot în acelaşi timp, *Terbel,* cu dispozitivul său, „Telenaute" putea urmări operațiunile de salvare prin intermediul camerelor sale de televiziune.

Faptul că marinarii blocați în interiorul submarinului *Minerve* nu au încercat să se salveze prin propriile lor mijloace, ne face să ne gândim la trei posibilități: a) submarinul era înclinat pe-o parte, la babord sau tribord; b) se afla la prea mare adâncime pentru a încerca o ieşire prin sistemul Davis şi c) submarinul putea fi parțial inundat.

Tragedia vasului *Minerve* a atras din nou atenţia asupra problemei fundamentale a salvării submarinelor aflate în dificultate. În 1964, America de Nord a aprobat proiectul „D.S.S.P." (Proiectul Sistemului de Scufundare la Adâncime) care prevedea construirea de dispozitive capabile să recupereze submarinele aflate la mare adâncime. Comandantul Cousteau a propus de asemenea acum câţiva ani, în Franţa, construirea unui submarin de intervenţie polivalent, cu o rază de acţiune foarte amplă, denumit *L'Argyronete,* care trebuia să permită recuperarea echipajului unui submarin avariat.

După mai bine de optzeci de ore de căutare, specialiştii francezi au devenit pesimişti. „Presupunând că resturile lui *Minerve* ar fi găsite chiar azi, este puţin probabil să mai existe supravieţuitori, a declarat comandantul Beaufort, şeful de cabinet al prefectului maritim din Toulon, pentru că timpul necesar salvării submarinului ar depăşi durata de o sută de ore a rezervelor de oxigen."

În timpul operaţiunilor de căutare, s-a localizat o masă metalică în apropierea Capului d'Armes. Această masă ar putea corespunde, după anvergura ei, submarinului dispărut... deşi când a ajuns în acele ape, *Comandantul Giraud,* adus la bordul lui „el Platillo", submarinul comandantului Cousteau, a dovedit că era o masă care corespundea unui vechi deşeu metalic.

După aceea a fost detectat alt obiect metalic, vizavi de portul Toulon, prin intermediul sonarului, dar nici acela nu era *Minerve.*

Între timp, autorităţile franceze au solicitat marina Statelor Unite să le pună la dispoziţie vasul *Petrel,* de care am amintit deja, care participase de asemenea la operaţiunile din Palomares. *Petrel,* care se îndrepta spre locul unde dispăruse submarinul israelian *Dakar,* şi-a schimbat ruta pentru a interveni în operaţiunile de salvare a vasului francez dispărut.

În final s-au pierdut până şi ultimele speranţe. *Minerve* a dispărut la fel ca *Dakar.* „Submarinul israelian *Dakar* şi cel francez,

Minerve, au fost scufundate de misterioase nave de război." Această versiune care a circulat la Paris drept una din ipotezele care explică tragica coincidență a fost rapid dezmințită. „Versiunea atacării vaselor *Dakar* şi *Minerve* de către un inamic comun este la fel de fantastică pe cât este de misterioasă dispariția lor," a afirmat un purtător de cuvânt al Marinei naționale. Dezmințirea se baza pe fapte concrete: declarațiile autorităților israeliene şi egiptene, în privința vasului *Dakar* şi poziția *Minervei* în apropiere de Toulon, la producerea dispariției.

Specialiştii nu au crezut nici în altă ipoteză, formulată când s-au făcut publice dispariţiile celor două submarine francez şi israelian: cutremurele din Sicilia. Experții au considerat că nu există nici o legătură între cutremurele din Sicilia care avuseseră loc în acele zile şi dispariția submarinelor de război. „Dacă cutremurele din Sicilia ar fi provocat o undă de şoc submarină, ar fi ridicat un val seismic uriaş. Acest val seismic ar fi avut reacții de suprafață, cu consecințe în navigație. Ceea ce nu s-a întâmplat."

Experții au afirmat categoric: „Dispariţiile, într-un interval de trei zile a vaselor *Dakar* şi *Minerve* în marea Mediterană sunt simple coincidențe şi nu au fost provocate de fenomene submarine ciudate." Autoritățile militare au adăugat la rândul lor: „Şi nici de atacuri misterioase ale unui nu mai puțin misterios inamic."

În ceea ce priveşte vasul israelian *Dakar* (Tiburon), de 1505 tone, cu şaizeci şi nouă de oameni la bord, unul din cele patru submarine cu care era dotată flota statului Israel în 1968, a mobilizat de asemenea importante mijloace de căutare, de când s-a pierdut legătura radio în acea joi de 18 ianuarie şi nu s-a mai ştiut nimic de el.

Căutarea lui *Dakar* s-a extins pe mai mult de o sută de mii de mile pătrate, în estul Mediteranei. La această acțiune au participat patru avioane israeliene, patru nord-americane şi patru turceşti, care li s-au alăturat după aceea, mai mult de şase engleze, precum şi vase

de suprafață din Israel, Marea Britanie, Statele Unite şi alte ţări prietene.

Surse oficiale din Tel-Aviv nu excludeau posibilitatea ca submarinul să fi fost atacat de vreo navă de război „duşmană Israelului". În orice caz, autorităţilor li s-a părut curios ca, în ciuda extinselor operaţiuni de căutare, să nu se găsească nici urmele navei, nici supravieţuitori în zona unde se presupunea că ar fi operat submarinul.

În dimineaţa de 27 ianuarie, Radio Ierusalim a informat că *Dakar* se îndrepta spre Israel, după ce plecase din Anglia şi se găsea la 250 mile marine de coasta israeliană când s-a pierdut legătura radio.

În orice caz, dispariţiile vaselor *Minerve* şi *Dakar* rămân învăluite în mister chiar şi azi.

Pe 4 martie 1970 s-a pierdut alt submarin francez, *Eurydice,* aproximativ în aceeaşi zonă unde au dispărut celelalte trei.

„Numeroase semne ne permit să stabilim cu destulă certitudine că submarinul *Eurydice* se poate considera pierdut," a declarat pe data de 5 seara un purtător de cuvânt al Ministerului francez al Apărării Naţionale.

Indiciile la care se referea erau o pată de combustibil găsită de un avion pe la ora trei şi diverse resturi adunate din mare: materiale plastice, fişe, cartele care provin dintr-un material de schimb, cu care fusese dotat submarinul.

Pe de altă parte, Laboratorul de Detecţie Geofizică a înregistrat o puternică explozie în mare pe la orele 7:51, în timp ce seismografele au înregistrat o explozie la 7:28.

La bordul lui *Eurydice* erau cincizeci şi şase de oameni, precum şi un locotenent din marina pakistaneză care urma un curs de instruire pe acest tip de vase cu care s-a dotat de curând flota ţării sale.

Submarinul trebuia să participe la un exerciţiu simplu de localizare, în combinaţie cu un „Breguet-Atlantic", avion specializat în lupta antisubmarină.

În timpul acestui exercițiu, submarinul trebuia să ridice de mai multe ori în cinci-șase minute periscopul sau antenele sale radio, pentru a permite avionului să-l localizeze.

După un prim contact satisfăcător cu *Eurydice,* „Breguet-Atlantic" a anunțat că pierduse legătura radar și cea vizuală cu submarinul.

La primirea acestui mesaj la baza navală de la Toulon, s-a pus în funcțiune serviciul de salvare. Imediat, patru vase de escortă, un vapor specializat, șase căutătoare de mine, două vase ale pazei de coastă, trei submarine și avioane de tipul „Breguet-Atlantic" au studiat minuțios zona în care dispăruse submarinul.

Era vorba de o zonă de patru mile marine cu o adâncime de 1000-1500 m, la patruzeci de mile marine de Saint-Tropez.

Mijloacelor utilizate de marina franceză li s-au adăugat patru căutătoare de mină italiene, oferindu-și ajutorul și marina nord-americană.

În Toulon, amiralul Devis, adjunctul Prefecturii Marine a Regiunii a III-a nu a putut spune nimic despre acest incident: „Am întreprins o acțiune de căutare, pentru a întreba comandanții vaselor comerciale care navigau la acele latitudini dacă nu s-au ciocnit de ceva, posibilitățile de sabotaj fiind practic nule," a adăugat el.

Eurydice aparținea aceleiași serii de submarine din clasa *Daphne,* ca și *Minerve,* de a cărei misterioasă dispariție am discutat mai înainte. A fost lansat la apă în Cherbourg, în 1958 și pus în serviciu în 1964, Caracteristicile submarinului erau următoarele: un deplasament de suprafață de 700 t; deplasament de scufundare de 850 t; 60 m lungime, 6,75 m lățime; 1600 CP; viteză de 16 noduri în imersiune. Submarinul a fost conceput pentru a lupta împotriva submarinelor nucleare. Generalul De Gaulle a efectuat o scufundare cu acest vas, în onoarea victimelor de pe *Minerve.*

În aceeași zonă în care a dispărut *Eurydice* s-a scufundat și submarinul *Sibylle,* în 1952, cu cincizeci și unu de oameni la bord, în cursul unui exercițiu asemănător de localizare.

Cum era de aşteptat în asemenea cazuri, s-au emis tot felul de ipoteze pentru a explica dispariţia. S-a ajuns să se spună că *Eurydice* a fost ciocnit de un vas tunisian, *Tabarka*. „*Tabarka* s-a ciocnit cu un obiect metalic," a declarat concis contraamiralul Devis, după ce a examinat respectivul vas tunisian, care a fost tras la mal.

Sigur, mai rămânea să se stabilească dacă s-a ciocnit de *Eurydice*. Tabarka a trecut practic prin locul unde se presupune că s-a scufundat submarinul şi s-a pierdut orice legătură cu *Eurydice*. De ce s-a lovit atunci *Tabarka*? Mister!

Dar, după trei săptămâni de la pierderea submarinului francez, vasul nord-american *Mizar*, închiriat Franţei de Statele Unite, a reuşit să descopere resturile lui *Eurydice* pe coastele capului Camaret, nu departe de Toulon, la 900 m adâncime.

După ce s-au fotografiat subacvatic resturile vasului, dintre care unele de trei sferturi de metru, s-a ştiut sigur că era vorba de o bucată din structura submarinului.

Mizar care participase de asemenea la căutarea bombei H pierdută pe coasta din Palomares, dispunea, pentru asemenea operaţiuni, de un echipament numit „Poisson" (Peşte). Acest „peşte" este un fel de torpilă care transporta în interiorul ei de o serie întreagă de echipamente sonar, magnetometre, aparate de fotografiat şi un aparat special care făcea fotografii din treizeci în treizeci de secunde. Aceste fotografii apar imediat pe un ecran TV instalat la bordul navei.

În ziua de 4 martie, la orele 13, s-a observat o pată de carburant, după cum am mai spus şi resturi ale submarinului naufragiat. *Mizar* şi-a lansat „peştele" la apă chiar în acest loc, ceea ce a permis descoperirea resturilor submarinului şi fotografierea unei bucăţi de metal cu o suprafaţă de doi metri pătraţi, care a fost recunoscută fără nici o urmă de îndoială drept un fragment din *Eurydice* de către membrii comisiei de investigaţie.

De ce s-a scufundat submarinul? Comisia sus-amintită a emis trei ipoteze: prima se referea la o posibilă explozie la bordul

submarinului, provocată poate de propriile torpile din dotare. Cea de-a doua ipoteză semnala o posibilă ciocnire a submarinului cu un vas de suprafață. Iar a treia avansa o posibilă avarie în sala mașinilor.

Această a treia posibilitate a fost respinsă ulterior, pentru că examinarea superficială a fragmentelor submarinului (multe din ele au fost pescuite), ne-au permis să presupunem că *Eurydice a explodat înainte să se scufunde.*

Poate o fi acesta, dintre ele trei cazuri de submarine pierdute în zona fatidică vizavi de splendida și opulenta Coastă de Azur franceză, repetăm, poate o fi acesta cel care va duce cel mai mare număr de „dovezi" sau cel care, în limbaj juridic, se numește „dovadă circumstanțială".

Dar... ce să dovedească?

Pierderi de avioane

Triunghiul nostru din vestul Mediteranei are de asemenea la activ ciudate pierderi și dispariții de aeronave, precedate, acompaniate sau urmate de multe ori de apariții OZN.

În prima parte a acestui capitol ne-am referit deja la misterioasa dispariție a căpitanului Antonio Gonzales de Boado, într-un „Grumman-Albatross". După cum vedea, nu este nici pe departe unicul caz.

În fruntea listei, în ordine cronologică, figurează numele unui celebru scriitor și sportiv: Antoine-Marie-Roger de Saint-Exupéry, născut la început de secol și dispărut misterios cu avionul său în 1944. Așa a pierdut literatura mondială pe autorul unor opere nepieritoare, ca *Zbor de noapte, Pilot de război, Pământ al oamenilor, Curierul de sud* și, mai ales, *Micul prinț,* operă misterioasă și poetică, de inspirație „extraterestră" s-ar putea spune.

Pe 31 iulie 1944 a decolat cu avionul său, un *Lightning* de pe aerodromul Bastia din Corceaga, pentru a efectua un zbor deasupra Mării Mediterane. Deoarece nu s-a întors la bază, s-a organizat o operațiune de căutare, dar nu a fost găsit nici Antoine de Saint-Exupéry, nici cea mai mică urmă din avionul său. Părerea cea mai răspândită este că a fost doborât de o rafală germană, la nord de Bastia, dar colonelul Gavoille, care era comandantul escadrilei la vremea aceea, nu a împărtășit-o, considerând dispariția lui Saint-Exupéry drept „foarte misterioasă."

Două accidente simultane...

Pe 11 aprilie 1948, aproape în aceeași zonă geografică (în perimetrul strâmtorii Gibraltar) s-au înregistrat două accidente aeriene.

Un avion francez al companiei Air Transports s-a lovit de dealul Galeon (Algeciras), la unu și jumătate noaptea. Cei patru aflați la bord au pierit carbonizați.

La câteva ore după aceea a căzut în mare un hidroavion de la baza din Melilla, care tocmai decolase de la Ceuta. Avionul s-a scufundat repede și doi din cei cinci ocupanți au murit înecați. La sfârșitul aceluiași an, pe 28 noiembrie, opt persoane și-au pierdut viața căzând în mare cu un avion militar francez, aproape de Oran...

Foc și apă... Rezultatul: moartea.

Avion englez dispărut

Pe 5 septembrie 1948 a dispărut avionul „Lancaster", cu șapte oameni la bord, care decolase din Malta să se alăture aparatelor de

zbor ale Marinei nord-americane, care făceau manevre navale în Mediterană. Şi, cu această veste, ne deplasăm mai departe în timp....

Misterul avioanelor „Mystère"

Şase avioane „Mystère IV" franceze decolează de la baza din Cazaux (Burdeos) la două fără un sfert după-amiaza, în ziua de 27 mai 1966. Este un zbor „turistic" acordat ca premiu piloţilor militari pentru rezultatele obţinute la diverse examene. Escadrila este condusă de căpitanul Guers; restul piloţilor sunt locotenenţii Trina, Bries şi Perenne, căpitanul Bertrand şi sergentul Maistrat. Punctul de sosire este Sevilla.

Zborul nu prezintă probleme. Dar când credeau că văd Giralda, s-au trezit dintr-o greşeală în apropiere de Huelva. Combustibilul era pe sfârşite, aşa că au optat pentru unica soluţie: să sară cu paraşutele şi să-şi lase avioanele să cadă la sol. Aşa s-au prăbuşit cele şase avioane „Mystère" franceze.

Misterul a început să apară pentru că, deşi piloţii insistau că nu mai aveau combustibil să ajungă la Sevilla, autorităţile franceze susţineau — după cum publică *ABC* — că aveau suficient ca să aterizeze la Biaritz. La publicarea ştirii, *ABC* a spus: „De data aceasta ne pare rău că nu putem elogia eroismul unor aviatori francezi care nu au şovăit să se salveze. Seninătatea este şi ea o misiune şi responsabilitatea o datorie."

În zilele de 3 şi 4 iunie, Ministerul francez al Apărării şi cel spaniol al Aerului au emis comunicate în care anunţau rezultatele cercetărilor desfăşurate pentru elucidarea incidentului. Francezii spuneau că şeful patrulei a comis „câteva erori tehnice", cum ar fi subestimarea survolării unei ţări străine şi altele, explicabile parţial de o vizibilitate medie.

La rândul lor, autoritățile spaniole scoteau în evidență mai multe erori, printre care aceea că s-au ghidat după radiofarul din Alverca (Portugalia) în loc de San Pablo (Sevilla).

Relatarea anterioară corespunde mai mult sau mai puțin cu versiunea „oficială" difuzată de presa spaniolă. Sigur, prezintă câteva „lacune".

Comentând ciudatul caz cu o rudă de-a mea, locotenent-colonel de aviație, am aflat că în nici o țară nu acordă un zbor „turistic" ca premiu nici unui pilot, cu atât mai puțin pe teritoriul unei țări străine. După părerea lui, în realitate, piloții francezi au intrat pe riscul lor în Spania (dacă nu admitem că au făcut-o în cadrul unei „misiuni ultrasecrete", pentru a ajunge în zona mai „fierbinte" a Triunghiului din vestul Mediteranei). Cele șase aparate „Mystère IV" zburau foarte jos, aproape în zbor razant, *pentru a nu fi detectate de radarele spaniole.* Zborul în asemenea condiții, după cum știe până și un cadet de aviație, mărește consumul de combustibil. Această comportare inexplicabilă la niște piloți veterani i-a obligat să apese pe butonul scaunului ejectabil când au rămas fără combustibil. Este de la sine înțeles că piloții au trebuit să apară înaintea unui consiliu de război, pentru că ciudata lor acțiune — inexplicabilă până la această dată — a costat guvernul țării lor multe milioane de franci. CE AU PIERDUT ÎN ANDALUZIA?

CE A DEFECTAT INSTRUMENTELE DE NAVIGAȚIE? Nu cumva au urmărit un OZN care fugea să se ascundă la baza sa din sudul Spaniei? *Mystère...*

Avion de cursă regulată urmărit de un OZN

Faptul că un OZN a urmărit un avion de cursă regulată este destul de obișnuit pentru piloții tuturor companiilor aeriene din lume. Ceea ce ar fi cu adevărat insolit ar fi ca un avion de cursă

regulată să urmărească un OZN. (Deşi acesta este ordinul în vigoare pentru aviaţia nord-americană, după cum spune maiorul Keyhoe: „Urmăriţi şi capturaţi intact un OZN."). Transcriu următoarea ştire pentru că este vorba de primul caz spaniol în care există o declaraţie oficială care „precizează", nu „neagă" faptele. În al doilea rând, urmărirea s-a produs în zona insulelor Canare, mai bine zis în perimetrul „triunghiului" nostru.

Încep prin a reproduce nota Agenţiei Europa Press, publicată în presa naţională pe 16 şi 17 martie 1968, urmată de comunicatul Ministerului Aerului, trimis Agenţiei Cifra.

„Las Palmas, 16 — Conform informaţiilor primite de la aeroportul din Las Palmas, avionul „Fokker" al companiei „Spantax", care zboară între Las Palmas şi Villa Cisneros a fost urmărit atât la dus cât şi la întors de un ciudat obiect ciudat, care răspândea o lumină orbitoare. Ciudata lumină se plasase în spatele avionului, spre groaza pasagerilor. Era de aşteptat ca deasupra aeroportului Las Palmas, apropierea obiectului să provoace un accident foarte grav. Stewardesa avionului a suferit un atac de nervi în faţa iminentului pericol. Pilotul şi stewardesa au plecat apoi la Madrid, aşa că nu au putut să confirme aceste incidente. Iar delegatul companiei în Las Palmas a refuzat să lămurească lucrurile."

Nota Ministerului Aerului

16 Madrid — În privinţa incidentului anterior, Ministerul Aerului a difuzat următoarea lămurire: „În momentul în care avionul se pregătea să aterizeze pe aeroportul Villa Cisneros, la 21:30 ora locală, comandantul aeronavei a observat o lumină situată la vreo 20 km, de partea cealaltă a aeroportului. De aceea a întrebat turnul de control dacă avea legătură cu vreun avion în apropiere. I s-a răspuns negativ, aşa că a aterizat. Apoi, când se pregătea de zborul de întoarcere la Las Palmas, turnul de control a întrebat pilotul

dacă vedea o lumină la dreapta şi i s-a răspuns pozitiv, precizându-se că nu s-a produs în nici o clipă o anormalitate în zbor. Nu s-a dat nici măcar alarma la bordul avionului, care şi-a încheiat zborul în linişte." — Cifra.

Mai târziu ministerul a trimis un cercetător, fără să se fi publicat rezultatele anchetei.

Avion pierdut în mare, aproape de Las Palmas

Cazul de care ne vom ocupa acum are nuanţe mai tragice decât cel dinainte. Pe data de 7 mai 1972, compania „Aviaco" a transmis această notă presei naţionale:

„La trei fără zece noaptea, un avion DC-8 al acestei companii, care zbura de la Madrid la Las Palmas, fără pasageri la bord, a pierdut legătura cu turnul de control al aeroportului din Las Palmas, exact când se apropia de el.

Serviciul de căutare şi salvare al Ministerului Aerului în acea zonă, a găsit la 9:10 dimineaţa, în zborurile sale de recunoaştere, resturile aparatului de zbor plutind pe mare, la aproximativ paisprezece mile de acea coastă. Până în clipa de faţă, nu s-a încercat să se afle cauzele accidentului.

Echipajul era compus din don Constantino Rubio Lorenzo, pilot comandant, don Manuel San Olivert şi don Hector Moreno Lopez, mecanici de zbor; don Meliton Pelaez Gonzales, adjutant de zbor şi domnişoarele Ursula Steimetz, Pilar Somoza Loato, Maria Suzana Carrasco Ranz, Maria Jesus Recio Perez şi Maria del Carmen Sanchez Marin, stewardese."

Avion căzut în mare vizavi de Barcelona

Acest accident îmi aminteşte de altul, suferit de un avion al aceleiaşi companii, în care am intervenit la căutarea şi localizarea aparatului sinistrat şi la recuperarea victimelor. Atunci aparţineam în calitate de co-fondator şi vicesecretar al Centrului de Recuperare şi Investigaţii Submarine, popularul CRIS din Barcelona, organism bine-cunoscut în peninsulă, deoarece datează din 1953.

Timp de câteva zile, Spania a urmărit cu sufletul la gură veştile apărute în ziare despre operaţiunile CRIS de localizare şi salvare a victimelor accidentului de avion petrecut în noaptea de luni 14 aprilie 1958, în spaţiul aerian al aeroportului Prat.

Un foarte modern avion *Heron-Havilland ECANJ* zăcea la 60 m adâncime, din cauza unei manevre greşite, făcute pentru a evita coliziunea cu un avion „Iberia", care decola în acele momente de pe aceeaşi pistă a aeroportului Prat unde aterizase ghinionistul aparat al companiei „Aviaco". În acest fel, pilotul don Juan Cadenas a evitat un dublu accident care ar fi căpătat proporţiile unei adevărate catastrofe. Oare a făcut-o ştiind că în felul acesta îşi pecetluia soarta şi pe cea a celorlalţi rămaşi în viaţă la bord? Nu se va şti niciodată. Gelos păstrător al secretului, microfonul pe care l-a utilizat nefericitul pilot şi pe care colegul meu Veglison l-a găsit încolăcit în jurul gâtului său, ne îngheaţă cu prezenţa sa mută, martor al ultimelor cuvinte pe care le-a pronunţat don Jose Cadenas înainte să se prăbuşească în mare, în timp ce alt avion trecea ca o rafală asurzitoare la câţiva metri în stânga sa, înălţându-se spre cer.

Ştirile publicate de presă începând de vineri aveau aerul de părţi beligerante în lupta dată de scafandrii CRIS contra elementelor naturii: „Specialiştii CRIS au localizat resturile avionului." „Se află la 60 m adâncime, la două mile de coastă." „S-a confirmat că un

pescar şi-a încâlcit plasa într-un obiect scufundat." „Ieri la ultima oră, scafandrii CRIS au constatat că era vorba de o bucată din avionul căzut."

Pescarul care şi-a încurcat plasa în obiectul scufundat a fost domnul Roig, cu vasul său *Lola,* asemănător ca îndrăzneală cu *Paco el de la Bomba,* pentru că atunci când i s-a rupt partea din spate a vasului încercând să remorcheze avionul scufundat în ape mai puţin adânci, cu un cablu, domnul Roig s-a întors să localizeze cu precizie matematică locul unde se găsea fuselajul aparatului. Silueta sa albă se distingea deja confuz de la 40 de m adâncime, pentru că, deşi accidentul s-a produs aproape de vărsarea râului Llobregat, în ape în general tulburi, printr-o soartă incredibilă, apa mării în acele zile a fost limpede şi transparentă, cu o uimitoare vizibilitate. După cum am mai spus, *Heron* se găsea la 60 m adâncime, sau chiar puţin mai mult, ceea ce înseamnă că scafandrii de pe CRIS trebuiau să acţioneze la o adâncime mai mare decât aceea la care coborâseră cei mai buni scafandri din lume pentru a explora celebrul *Andrea Doria* (celebrul transatlantic de lux, pierdut cu doi ani în urmă la limita nordică a Triunghiului Bermudelor), pentru că acel vas era la o adâncime de 72 metri, dar era accesibil de la 40-50 metri, pentru că maiestuosul transatlantic era înalt cât un bloc cu şase etaje. Cu toate acestea, şi-a pierdut viaţa acolo un tânăr scafandru, fiul profesorului Harold Edgerton, marele specialist în electronică submarină al Institutului de Tehnologie din Massachusetts.

Dar să revenim la vasul *Heron-Havilland* scufundat. Unul din cele mai emoţionante momente a fost când s-a găsit o umbrelă de femeie, la câţiva metri de avion, ca martor mut şi deznădăjduitor al tragediei. Această duioasă prezenţă feminină părea complet nepotrivită în cumplitul scenariu submarin semănat cu resturi. Scafandrii au constatat că avionul era aproape intact: avea doar prova turtită şi-i lipseau ambele aripi, cu motoare cu tot. Zăcea pe un fund de mare noroios, uşor înclinat pe latura dreaptă. S-a încercat în zadar să se pătrundă în interiorul lui, în care se presupuneau că

erau cadavrele celorlalte victime. Se recuperaseră opt, socotind şi cadavrul telegrafistului. Mai lipseau şase, inclusiv cel al pilotului avionului, de care se presupunea că se află cu postul de pilotaj într-o zonă apropiată.

Nu este joacă de copii să lucrezi la 60 de m adâncime. E de ajuns să cobori atât de adânc ca să trezeşti respectul multor scafandri capabili; iar ca să lucrezi, este de o sută de ori mai riscant, pentru că cel mai mic efort fizic poate altera periculos ritmul respirator al unui om în ai cărui plămâni pătrunde un aer aflat la o presiune de şapte ori mai mare decât cea normală şi în care se infiltrează treptat nitrogenul, temutul gaz care provoacă beţia sau narcoza la mari adâncimi. Din acest ultim motiv, scafandrii trebuiau să-şi regleze cu scrupulozitate nişte mici panouri rigide de decompresie, care le permiteau să stea doar opt minute pe fundul mării şi o singură scufundare zilnică, pentru a evita apariţia temutelor şi periculoaselor *bends,* sau embolii gazoase, când nitrogenul neeliberat scapă sub formă de bule în sânge şi în ţesuturile adipoase şi nervoase.

Dacă până atunci nu suferisem, din fericire nici un fel de embolie gazoasă, vineri 18 aprilie am făcut cunoştinţă cu temuta „narcoză de nitrogen". După ce mi-am pus costumul de scafandru din cauciuc spongios, care mă proteja de apele de numai 12°C, la 7:50 am sărit în apă, de la bordul ambarcaţiunii pazei de coastă „V-22", împreună cu Eduard Adametlla şi Roberto Diaz, cei mai buni scafandri spanioli ai tuturor timpurilor. Eram însoţiţi de asemenea de un scafandru de la CRIS. Coborârea s-a desfăşurat fără probleme. Înaintam cu picioarele înainte, ca să nu-mi risipesc energia, şi mă ţineam cu o mână de cureaua balastului care, deşi excesiv, mă făcea să cobor ca o piatră. La cincizeci de metri adâncime, m-a cuprins efectul narcozei. Am căzut „beat turtă" pe coada avionului scufundat. Aveam o senzaţie foarte plăcută, de parcă m-aş fi desprins de realitate, ca atunci când bei prea multă şampanie. Am început să mă clatin ca un somnambul pe avion până

când Adametta şi-a dat seama de starea mea şi mi-a făcut semn să mă ridic la suprafaţă. M-am întors încet spre coada avionului, unde am început să număr prosteşte firele corzii prinse de ea. În cele din urmă, creierul meu ameţit a înţeles că trebuia să urc şi aşa am făcut. Când am ajuns la cincizeci de metri adâncime, efectele narcozei s-au risipit brusc. Pe urmă, în timp ce-mi făceam decompresiunea, la trei metri adâncime, a urcat pe lângă mine un scafandru, care trăgea după el un manechin în haine bărbăteşti, cu pantaloni albaştri, cămaşă, haină şi braţele desfăcute într-un gest tragic.

Era cadavrul nefericitului pilot...

Autorităţile din cadrul Marinei şi Aviaţiei erau foarte interesate să recupereze panoul de comandă al avionului. S-a reuşit după mari eforturi şi comisia de investigaţie a tras concluzia că s-a întâmplat „ceva ciudat" cu altimetrul aparatului, care a indicat, se pare, pilotului altă înălţime decât cea reală, în momentul evitării coliziunii cu avionul „Iberia". Fie ca bietul căpitan Cadenas şi însoţitorii săi să odihnească în pace...

Ciudat accident în apele din Gerona

Câţiva ani mai târziu, într-un loc situat mai mult la nord, s-a produs un incident — din fericire fără victime de data aceasta — demn de Triunghiul Bermudelor. Pe 21 iulie 1972, apele din apropierea plajei Llansá au fost scenariul unei amerizări dificile a unui avion francez, care decolase de câteva minute de pe aeroportul La Llabanera (Perpiñán), cu destinaţia Alicante. La bord se aflau J. Charles Marcel Delasalle şi soţia sa, Germaine Brossard, din Casablanca (Maroc).

Cauzele care i-au obligat să efectueze o amerizare forţată a fost PIERDEREA BRUSCĂ ŞI TOTALĂ A VIZIBILITĂŢII. Nu se distingea nici marea, nici cerul, echipamentele de navigaţie nu au

mai funcționat și au crezut că se îndreaptă spre o „apă albă." În ultima clipă, au văzut suprafața apei la câțiva metri și au amerizat. Soții au putut fi salvați cu viață, recuperându-se și avionul.

Avion sfărâmat la Cordoba

Doi piloți ai aviației civile, angajații unei firme care avea drept profil fotografii aeriene, nu au fost la fel de norocoși. Au decedat când s-au prăbușit cu avionul în dimineața de 25 mai 1973, în apropierea aeroportului din Cordoba.

Victimele erau Vicente Machado Gonzaley, de 53 ani și Luis Lopez Oliveros, de aceeași vârstă. Primul era din Granada, iar al doilea din Madrid.

Aparatul, un avion „Dornier" tocmai decolase de pe pista aeroportului și când se afla la nici 40 de metri altitudine, a căzut brusc în picaj și s-a zdrobit de sol. Accidentul i-a uimit pe toți cei din aeroport, deoarece condițiile de zbor erau mai mult decât favorabile. Nu s-a găsit nici o explicație tehnică a cauzelor accidentului.

Punct roșu zărit dintr-un un avion de cursă regulată

A fost observat în ziua de miercuri, 10 iulie 1974, între 11:30 și 11:45 noaptea, din avionul „Fokker" al companiei „Aviaco", aflată la al 226-lea zbor de la Malaga la Sevilla, de către decoratorul Luis Mediano de la Campa și arhitectul Manuel Lafarga Hosteret. Avionul se afla la 3.000 m altitudine. Amândoi martorii au privit timp de cinci sau zece minute lumina care se afla la o oarecare distanță de avion, la aceeași înălțime și își schimba culoarea din

roşu în portocaliu. Nu şi-au dat seama ce era. Au chemat stewardesa şi i-au spus, dar nu s-a arătat interesată. După câteva minute, avionul a depăşit luminiţa, care a dispărut din câmpul vizual al pasagerilor. Avionul *Fokker* al companiei „Aviaco" plecase de la Malaga la 22:50 şi trebuia să ajungă la Sevilla la miezul nopţii.

(Această ştire mi-a parvenit graţie amabilităţii bunului meu prieten Ignacio Darnaude, de Sevilla.)

Începe o nouă „rafală" de accidente

Accidentele şi dispariţiile de avioane militare în zona fatidică a Mediteranei andaluze şi a insulelor Canare se produc, se pare, în rafale. Aşa s-a întâmplat şi cu hidroavioanele „Grumman", amintite în capitolul anterior.

Alt avion militar a dispărut în Mediterana cu opt oameni la bord în dimineaţa de 18 spre 19 septembrie 1974, după ce a decolat de la baza de la Jerez de la Frontera. La două zile de la dispariţia sa, echipele de salvare au întâlnit cadavrele a trei oameni, la vreo 75 km de capul Palos, în Murcia. Nu s-a găsit NIMIC DIN AVION şi nici din oamenii de la bordul său. Cauzele presupusei catastrofe au fost declarate oficial drept „inexplicabile".

După o lună de la acest incident, s-au pierdut două avioane „Saeta C-10", conduse de căpitanul Gil Fernandez şi locotenentul Hevia Anubla.

De data aceasta scenariul întâmplării nu a fost vestul Mediteranei, ci zona insulelor Canare. Cele două avioane decolaseră de pe aeroportul San Pablo din Sevilla şi se îndreptau spre insula Lanzarote. Rezervoarele de combustibil erau pline. În orice caz, era destul combustibil pentru a acoperi ruta Sevilla-insulele Canare. S-a presupus că avionul pilotat de căpitan a suferit o avarie — probabil s-a oprit motorul din lipsă de benzină —

şi pilotul a trebuit să se îndrepte spre coasta marocană, de care ar fi trebuit să se afle la aproximativ un kilometru. Manevra s-a dovedit imposibilă şi avionul intrat în picaj s-a prăbuşit în mare.

Se crede că, în celălalt avion, locotenentul a încercat, zburând la joasă înălţime, să localizeze aparatul pilotat de căpitan, dar nu a reuşit şi atunci a hotărât să se îndrepte spre baza de la Kenitra, intenţionând probabil să se alimenteze cu combustibil şi să ceară ajutor autorităţilor marocane.

Cea mai verosimilă versiune, conform unor surse competente este cea potrivit căreia locotenentul Hevia a găsit pista ocupată când se pregătea să aterizeze şi a trebuit să execute o manevră de urgenţă nereuşită, în care avionul s-a prăbuşit şi a luat foc.

Comisia de investigaţie a primit tot sprijinul din partea autorităţilor marocane. S-a ştiut, în mod oficial, că cele două „Saeta" echipate cu staţie radio V.H.F. cu rază limitată au pierdut legătura cu aeroportul din San Pablo şi apoi nu au mai putut contacta zona Kenitra. Deşi ambele avioane erau utilate cu paraşute şi bărci de salvare, nu a fost timp să le utilizeze.

La început, s-a încercat se pare, să se ducă la Sevilla resturile avionului pilotat de locotenentul Hevia, dar apoi s-a renunţat la această idee şi autoritatea militară spaniolă a fost informată că avionul era complet distrus şi părţile recuperate nu ar ajuta cu nimic la limpezirea incidentului. Au fost duse totuşi la Sevilla câteva dintre ele.

Resturile pământeşti ale locotenentului Hevia au fost transportate la Sevilla şi de aici la Madrid, de unde era, pentru a fi îngropat. În privinţa căpitanului Gil Fernandez, din San Fernando (Cadiz), nu s-a reuşit să se recupereze resturile sale pământeşti.

„Patrula" spaniolă pierdută

La nici un an, patru avioane de acelaşi tip au căzut în marea Mediterană, soldându-se cu decesul a cinci din cei aflaţi la bordul lor. Dacă ar fi căzut *unul* sau cel mult două, ar mai fi fost de înţeles, dar să cadă simultan PATRU, pare incredibil.

Dar să dăm cuvântul Oficiului de Presă al Ministerului Aerului, care pe data de 11 iulie 1975 a transmis următorul comunicat:

„Azi dimineaţă, la orele 10:30, în timp ce efectuau un exerciţiu de instrucţie de zbor în formaţie închisă, patru avioane «C-10 A Saeta» ale Academiei General del Aire, din cauze necunoscute până în clipa de faţă, au căzut în Mar Menor, soldându-se cu moartea celor cinci oameni aflaţi la bordul lor.

Cei de la bord erau piloţii comandanţi Manuel Bernabe Ruiz şi don Angel Prada Viñas, căpitanii don Dionisio Carricondo Felices şi don Pablo Dedano Iguacel şi locotenentul don Juan Francisco Conesa Martinez.

S-a deschis o investigaţie, pentru a stabili cauzele accidentului."

Ministerul Aerului nu a dat nici o notă explicativă referitor la cauzele care au determinat această catastrofă colectivă. Conform spuselor a diverşi martori oculari, AU VĂZUT UN FOC MARE PE CER şi apoi au căzut brusc în mare toate cele patru avioane „Saeta" care survolau Mar Menor într-un exerciţiu de formaţie închisă. Avioanele s-au prăbuşit între insulele Barón şi Perdiguera.

Imediat după accident, au fost luate cadavrele celor cinci aviatori (care aveau împreună mai mult de 17.000 de ore de zbor) şi au fost trase spre Ribera o parte din avioanele căzute în mare.

La recuperarea victimelor şi aparatelor de zbor au contribuit şalupe ale aviaţiei şi marinei, scafandrii din ambele forţe armate, vase de pescuit şi ambarcaţiuni de la Real Club de Regatas din Santiago de Ribera.

Aceste avioane care de-abia decolaseră de la Academia General del Aire din San Javier nu puteau să cadă în mare din lipsă de combustibil, cum s-a întâmplat cu cele şase aparate franceze „Mystère" menţionate anterior. Locul accidentului este suspect de aproape de Palomares. Acţiunea s-a încheiat cu un mare semn de întrebare.

Să revenim la „gaura neagră" a Balearelor

Pe 14 martie 1976, un avion de naţionalitate franceză, care zbura de la Tunez la Ibiza şi care era pilotat de francezul Hue, a fost obligat să amerizeze forţat în apropiere de insula Cabrera, când motorul său s-a oprit fără nici un motiv.

Când şi-a dat seama că pierde altitudine, pilotul a luat legătura radio cu aeroportul Palma. După ce a fost alertat, Centrul de Salvare şi Recuperare din San Juan a trimis un hidroavion şi un helicopter de la Palma.

Echipajul avionului de salvare a localizat aparatul care mai era încă în stare de plutire. La puţin timp după aceea a ajuns la locul accidentului şi helicopterul care, după o dificilă operaţiune de salvare, a reuşit să scoată pilotul teafăr şi sănătos.

Din păcate, avionul „Nord-110", tot francez, care a plecat din Madrid pe 20 mai al aceluiaşi an, cu destinaţia Biaritz şi trei persoane la bord nu a avut acelaşi noroc. A dispărut pur şi simplu, după cum afirmă autorităţile aeriene din Burdeos.

Catastrofa aeriană din Chiclana de la Frontera

Încheiem această relatare de tragice şi ciudate incidente aeriene cu catastrofa petrecută aproape de Chiclana de la Frontera (Cadiz), aproape chiar în clipa în care scriu aceste rânduri. Au murit unsprezece persoane la coliziunea cu un avion militar de transport „DC-4", cu treizeci şi trei de persoane la bord.

Pasagerii respectivului avion erau militari cu familiile lor, care veneau de la Madrid la Las Palmas din Gran Canaria. Se pare că, după escala la baza Morón de la Frontera, avionul a avut dificultăţi, aşa că a cerut să aterizeze la Jerez de la Frontera, dar nu a reuşit s-o facă, pentru că i-a luat foc unul din cele patru motoare.

În ciuda acestui fapt, pilotul, care a dat dovadă de un curaj şi o seninătate impresionante, a reuşit să aducă aparatul la sol, pe un câmp, în condiţii aproape imposibile, evitând astfel moartea tuturor pasagerilor. Cu toate acestea, el şi toţi cei din partea din faţă a aparatului au pierit. Şase pasageri au scăpat teferi şi nouă „au dispărut"! Ce s-a întâmplat cu ei?

Avioanele „DC-4" practic nu se mai folosesc pentru zboruri civile. Sunt utilizate doar la acoperirea serviciul de curierat militar, unind bazele de la Getafe, Gando (în Las Palmas de Gran Canaria), San Javier (Murcia) şi Morón de la Frontera. Aceste avioane parcurg distanţa Getafe-Ganado şi Morón-Gando în mai puţin de patru ore. Unui avion cu reacţie de pasageri nu i-ar lua mai mult de două ore.

Impresionantul „cimitir de avioane" de la Monte Canigo

În nord-estul extrem al „Triunghiului Morții" care cuprinde vestul Mediteranei și se întinde până la insulele Canare, la exact 46° 25' N și 0° 15' E, își înalță culmea până la 2785 m Muntele Canigo (Canigou în franceză) masiv din Pirinei, situat în partea orientală a acestui lanț muntos, pe teritoriu francez, deși aparține Cataluñei și Rosellonului.

În satul Castell, în iunie 1951, situat la poalele sale, a avut loc ciudatul episod al întâlnirii (care s-a succedat timp de cincisprezece zile) lui Jaime Bordas cu o *ființă bizară* (extraterestră) de aproape doi metri, cu păr lung, blond, îmbrăcat într-un costum gri, fără nasturi sau cusături vizibile. Această ființă mânca numai *pâine și lapte*.

Masivul Canigo este UN URIAȘ CIMITIR DE AVIOANE, poate cel mai mare din Europa și unul dintre cele mai mari din lume. Într-o zonă foarte limitată din punct de vedere geografic, un simplu punct pe hartă, s-au produs nu mai puțin de UNSPREZECE CATASTROFE aeriene de la începutului lui 1945 până în iunie 1967, care s-au soldat cu 229 de morți.

Aviatorii se tem, pe bună dreptate, să survoleze acest masiv sinistru, în apropierea căruia instrumentele de navigație și echipamentul radio încep să aibă perturbații ciudate. Să se datoreze oare faptului că este un munte bogat în fier? Nu se știe.

Voi prezenta în continuare lista catastrofelor aeriene în ordine cronologică:

Martie 1945. Un avion englez „Liberator": 5 morți.

Decembrie 1950. Un „DC-3" al companiei Air Maroc: 3 morți și 4 răniți.

Februarie 1953: Un „Nord Atlas" francez: 6 morți.

Martie 1955: Un „C-47" nord-american: 5 morți.

Iulie 1957. Un „Nord 2.051" francez: 10 morți.

Septembrie 1958. Un „Broussard" francez de recunoaștere: 5 morți.

Iunie 1961. Un avion de transport britanic, având la bord o echipă de baschet: 18 morți.

7 octombrie 1961. Un „DC-3" englez: 37 morți.

11 ianuarie 1963. Un „Constellation" militar francez: 12 morți.

13 septembrie 1963. Un „Viking Air Nautic" englez: 12 morți.

3 iunie 1967. Un „DC-4" britanic: 88 morți.

Toate accidentele amintite s-au produs pe teritoriul francez, cu excepția celui din iunie 1961, care s-a produs în Spania. Dintre victime, cei mai mulți au fost englezi.

AL PATRULEA TRIUNGHI: AFGANISTAN ŞI GOLFUL PERSIC

Din cele douăsprezece zone romboidale de perturbaţii magnetice, distribuite cu o regularitate atât de surprinzătoare pe glob, numai două, cea de la Polul Sud şi cea din Afganistan corespund unor mase continentale terestre. Toate celelalte sunt zone marine.

La timpul potrivit, ne vom ocupa într-un singur capitol de amândoi polii: să ne referim acum la zona terestră a Afganistanului, înainte să trecem la Golful Persic, care reprezintă latura de sud est al acestui „oval al morţii" aflat la aproximativ 36 N şi la 75° E. Este ciudat să se observe aici că aceste zone ovale prezintă un unghi de aproape 45° faţă de ecuator, fapt care este poate în legătură cu rotaţia terestră.

Afganistanul este una din cele mai înapoiate ţări din Asia. Se află în sud-estul Asiei Centrale. Se învecinează la nord cu URSS, la est cu China şi India, la sud cu Beluchistan şi la vest cu Iran. Este o ţară muntoasă. Este străbătută de la est la vest de lanţul muntos Indu-Kush, aparţinând grupului Pamir, cu înălţimi de până la 5.000 metri. La nord şi la sud vest sunt păşuni alpine. Este o ţară cu climă continentală, cu ierni aspre, bogate în zăpezi şi veri calde şi secetoase.

Deşi are o suprafaţă de 700.000 km², populaţia este mai puţin de jumătate din cea spaniolă, este foarte săracă şi trăieşte doar din agricultură, supusă unui regim complet medieval, dominat de islamism. Recent, s-a descoperit petrol în valea Henri Rud, iar americanii şi ruşii au construit câteva centrale hidroelectrice, evident înainte de război.

În timpul ultimului război mondial (1939-1945), aliaţii au înfiinţat o rută aeriană de aprovizionare, care survola Afganistanul. Evident, în această zonă nu s-au produs dispariţii de vapoare, în schimb au dispărut misterios câteva din aceste avioane americane dintre care unele transportau nici mai mult nici mai puţin decât lingouri de aur. Poate să fie o „întâmplare", dar în aceste două cazuri, o parte din respectivul aur a încăput pe mâinile războinicilor afgani din munţi. Cu toate acestea, nu s-a reuşit niciodată să se localizeze resturile avioanelor pierdute sau ale celor de la bordul lor. Aceştia au fost daţi „dispăruţi" în mod oficial, deşi nu s-a găsit nici un cadavru.

Este tot ce se poate spune despre „triunghiul din Afganistan."

Să trecem acum la Golful Persic, zonă foarte bogată în evenimente, după cum vom vedea. Dar înainte, cred că ar trebui să facem câteva consideraţii generale.

Omul de uscat nu se simte în largul lui într-o lume esenţialmente lichidă. Mările şi oceanele acoperă mai mult de trei sferturi din suprafaţa globului: mai exact 350 milioane de kilometri pătraţi, cifră nesemnificativă în sine, deşi ar fi dacă s-ar considera că în ocean, spaţiul nu se măsoară în kilometri pătraţi, ci în *kilometri cubi.* Este un lucru pe care l-am spus şi repetat de nenumărate ori.

Pentru conceptul nostru „terestru" al suprafeţei, acest spaţiu tridimensional incomensurabil pare ciudat. Adâncimea medie a mărilor şi oceanelor este de 4.000 m; dacă traducem această cifră în kilometri cubi, vom obţine un număr cu adevărat uluitor, aproape astronomic: în jur de 1300 milioane de kilometri cubi de apă. Foarte adecvat, anglo-saxonii au numit acest adevărat univers, *the inner*

space (spaţiul interior), în antiteză cu *the outer space* (spaţiul exterior sau interplanetar).

Prin urmare, Pământul este o planetă acvatică şi ar trebui să se numească mai degrabă Marea. Un vizitator extraterestru, care, venind din „*outer space*" s-ar apropia de globul terestru prin emisfera ocupată de imensul Ocean Pacific. ar crede că a întâlnit o planetă în care apa domină ca o stăpână pete toate celelalte elemente. Dar, dacă acest vizitator ar dori „să se ascundă", adâncimile oceanice i-ar oferi nişte locuri ideale. Dacă considerăm că OZN-urile sunt nişte sonde de explorare, din Cosmos, sau vehicule extraterestre dirijate (VED), nimic nu ne-ar împiedica să recunoaştem de asemenea că ocupanţii lor dispun de baze în locuri inaccesibile omului.

Azi, aceste locuri se pot întâlni doar pe fundul mărilor şi oceanelor, în fundul deşertului, în vârful lanţurilor muntoase, în zonele polare şi pe satelitul nostru natural, Luna. Autorul acestor rânduri a susţinut întotdeauna că „Proiectul Apollo" a avut ca adevărat scop localizarea bazelor lunare „extraterestre." Echipamentul ştiinţific care însoţea fiecare misiune Apollo era un *„cover up",* un paravan (deşi nu vreau să insinuez că nu s-au cules date ştiinţifice). Toţi astronauţii, cu excepţia geologului care a participat la această ultimă misiune erau *militari,* şi prin urmare erau mediatizaţi de „Joint Navy Air Publication 146 E" (JANAP-146E), care este şi acum în vigoare şi pedepseşte cu o amendă de 10.000 dolari şi zece ani de închisoare orice informaţii neautorizate despre OZN-uri transmise de personalul celor trei arme.

Cu toate că fundul mărilor şi oceanelor a început să fie explorat timid de batiscafuri, de vasele comandantului Cousteau şi de mici submarine ştiinţifice, cum ar fi *Alvin, Aluminaut, Ashera,* etc., suprafaţa marină este atât de imensă, încât reprezintă un volum spaţial incredibil de vast. Puţinele scufundări la mare adâncime cu batiscaful, efectuate până la această dată, sunt simple plonjări într-o imensă piscină.

Oceanografii eminenți o recunosc: „Din adâncurile oceanului cunoaștem doar niște puncte izolate, împrăștiate pe ici-colo pe hărțile marine." Și, după ce se plâng de raritatea informațiilor pe care le deținem despre Oceanul Pacific, mai scrie în aceeași lucrare: „Cunoștințele noastre despre Antarctica sunt la fel de limitate și oceanografii au dinaintea lor un vast câmp de investigație." (*La Mer,* lucrare scrisă de V. Romanovsky, C. Francis-Boeuf și J. Boucard.)

Ivan Sanderson a mers chiar mai departe, afirmând că acest univers lichid are propriii săi locuitori, *rezidenții* săi *invizibili (Invisible Residents).* După cum vă puteți aminti, Sanderson a fost cel care a formulat teoria celor douăsprezece focare de perturbări magnetice, dispuse în mod regulat pe planeta noastră, mai ales în zonele oceanice...

După cum știm, acest imens univers lichid nu numai că este locuit de specii care, prin numărul lor, le depășesc pe cele terestre, ci este și leagănul vieții. Arborele Vieții, imens ramificat azi, își are rădăcinile în ancestrala Mare. Dar acest mediu imens oferă un refugiu *ideal,* celor care din prudență, din teamă sau pur și simplu pentru îndeplinirea unui plan nu vor să se prezinte în mod deschis în fața ființelor umane.

Charles Fort, americanul care la începutul acestui secol s-a dedicat adunării de evenimente insolite, pe care le-a arhivat la început în zeci de cutii de pantofi și apoi le-a publicat sub formă de cărți, a reunit numeroase incidente marine, unele din ele din secolul trecut, care nu dau loc nici unei îndoieli referitor la semnificația lor. Dacă o cădere a unui corp în mare poate fi interpretată în mod natural, drept un meteorit, *ieșirea* unui corp rotund, în formă de disc din mare nu poate fi interpretată drept un meteorit.

Reapar „roțile luminoase"

În continuare, vom rezuma câteva din observațiile citate, care cuprind de asemenea câteva cazuri petrecute în Marea Roșie. Am menționat deja ciudatele roți „fosforescente submarine" în capitolul dedicat Mării Diavolului. Pe 15 mai 1879, comandantul J.E. Pringle, al vasului de război britanic *Vulture,* a observat în Golful Persic prezența undelor sau pulsațiilor luminoase în apă, care se mișcau în mare viteză (cu aproximativ 130 km pe oră) și treceau *pe sub Vulture.* Privind către est, fenomenul oferea aspectul unei uriașe roții în mișcare, cu centrul în acea direcție. Spițele erau luminoase și, privind către vest, s-a observat prezența unei roți asemănătoare, care se deplasa însă în direcție opusă. „Aceste unde luminoase veneau de la suprafață, până în adâncime, sub apă." Înainte și după acest spectacol ciudat, vasul a traversat zone acoperite de o substanță plutitoare, descrisă drept „ceva de culoare roz, cu aspect uleios".

După optzeci de ani de la acest incident, pe 8 ianuarie 1960, tot un vas britanic, *Corintio,* a întâlnit pe mare o misterioasă substanță plutitoare, care se întindea în toate părțile, cât puteai cuprinde cu privirea, în timp ce vasul se îndrepta spre Wellington, venind de la Londra, după cum ne declară căpitanul A.C. Jones.

Există o observație contemporană, care conferă o nouă semnificație ciudatelor roți luminoase. Autorul său este navigatorul solitar Adrian Hayter, care a realizat incredibila încercare de a naviga din Anglia în Australia, în micul său iaht *Sheila,* de doisprezece metri lungime. În Marea Roșie (probabil foarte aproape de locul unde *Vulture* a observat ciudata apariția), a văzut următoarele:

„... Am observat o lumină foarte departe, către sud-est. Atunci ne aflam între Assab şi Djibuti. În timp ce o priveam, s-a făcut mai vie şi a avansat către noi: părea raza unui puternic reflector. S-a învârtit imediat către sud şi a măturat orizontul dintr-un capăt în altul..., dar *pe sub* apă. S-a apropiat rapid, la o viteză susţinută, până când a luminat pânzele noastre într-un verde superb, destul de strălucitor să poţi citi perfect la lumina lui. Am observat acea rază de lumină atât de clară când a trecut pe sub *Sheila,* smulgând momentan umbra ei neagră, pentru a se deplasa apoi în mare viteză spre orizontul vestic, scufundat în beznă. Această mişcare s-a repetat de cinci ori, mereu în acelaşi fel, la intervale regulate, într-o linişte desăvârşită, fără nici cea mai mică schimbare a vântului sau a mării..."

Celebrul navigator şi arheolog norvegian Thor Heyerdahl, în timpul celebrei curse a vasului *Kontiki,* cu ajutorul curentului Humboldt, care i-a permis să verifice în mod practic posibilitatea colonizării insulelor Polineziei, începând cu coastele Peruului, a observat şi el fenomene ciudate. La un moment dat, Heyerdahl ne povesteşte: „Ne-a atras atenţia să vedem marea fierbând, în timp ce ceva asemănător *unei roţi mari* a ieşit la suprafaţă, rotindu-se prin aer..." (*Expediţia vasului Kontiki,* versiune a Editorial Juventud, „Seria Z", pag. 113).

Două pagini mai departe, citim: „În diverse ocazii, trecem peste mari mase întunecate, cât etajul unei clădiri, care rămâneau nemişcate sub apă, ca un recif ascuns. Să presupunem că era raza uriaşă, de sinistră reputaţie, dar nu s-a mişcat niciodată şi nici nu am ajuns destul de aproape de ea, să-i studiem forma."

Este interesant de remarcat aici că Heyderdahl, în deplasarea sa lentă, cu ajutorul curenţilor oceanici şi a vânturilor alizee a avut ocazia să stea pe mare în lungile săptămâni de traversare şi, prin urmare, a putut să observe lucruri foarte interesante, „de la înălţime", nu de la nivelul mării.

Cu câteva pagini mai înainte, cercetătorul norvegian scrie: „Alte nopți, se puteau vedea sub apă mari mingii luminoase, cu un diametru mai mare de un metru, sclipind din când în când ca niște lămpi electrice, care aprindeau și se stingeau alternativ." Ce ar putea fi aceste ciudate obiecte submarine?

Dar nu este totul nici pe departe: „Pe la două noaptea, pe o vreme noroasă, în timp ce timonierul de-abia mai distingea bezna apei de cea a cerului, atenția i-a fost atrasă de o firavă strălucire sub apă, care a luat treptat forma unui animal uriaș. Era imposibil să poți spune dacă avea corpul acoperit de plancton luminos, sau dacă era propria sa piele (și una și alta fiind explicații puțin convingătoare), dar palida strălucire din apă dădea fantasticei creaturi dimensiuni impresionante și schimbătoare; o dată era rotundă, altă dată ovală sau triunghiulară (la fel ca multe OZN-uri văzute în aer) și s-a divizat imediat în două părți care înotau libere, dintr-o parte într-alta, pe sub vas (această diviziune s-a observat de asemenea la OZN-uri, mai ales la cele de tipul *soucoupe-meduse,* descrise de Michel). În cele din urmă, erau trei fantasme enorme, care descriau încet cercuri în jurul nostru."

„Erau adevărați monștri, continuă Heyerdahl, numai partea vizibilă având opt-zece metri lungime... Misterioși și tăcuți, sclipitorii noștri însoțitori s-au menținut la adâncime cea mai mare parte a timpului... Și, la fel cum se întâmplă cu toate fantasmele, au dispărut în adâncuri, când au început să apară zorile."

Deși ciudatele lucruri văzute de Heyderdahl și însoțitorii săi ar putea primi o explicație naturală (raze uriașe, mari caracatițe ale adâncurilor, etc.) continuă totuși să ne intrige și să trezească întrebări.

Să ne întoarcem în Golful Persic și la cazurile adunate de Charles Fort, după această incursiune în Pacific, în compania lui Thor Heyerdahl.

În următorul caz, ne vom întâlni din nou cu roțile luminoase. Pe data de 28 decembrie 1883, revista *Knowledge* (Cunoașterea) a

publicat scrisoarea unui cititor care se ascunde după un pseudonim şi pe care Fort o transcrie integral în lucrarea sa, *Cartea condamnaţilor* (*The Book of the Damned*):

Văzând că s-au publicat atâtea fenomene meteorologice în excelenta dumneavoastră publicaţie *Knowledge, m-am simţit tentat să cer explicaţie pentru următorul fenomen pe acare l-am observat la bordul vasului* Patna, *al „Companiei Indiilor Britanice", când navigam în Golful Persic. În mai 1880, într-o noapte întunecată, în jur de 11:30, a apărut deodată, în ambele laturi ale vasului, o enormă roată luminoasă în mişcare, ale cărei raze păreau să roadă vasul. Aceste raze aveau vreo 200-300 m... Fiecare rază conţinea vreo douăzeci şi şase de raze şi cu toate că roţile măsurau în jur de 500-600 m ca diametru, razele se distingeau perfect. Strălucirea fosforescentă părea să fie razantă cu marea, fără să se vadă vreo lumină în aer sau pe apă... Trebuie să menţionez că fenomenul a fost văzut şi de căpitanul vasului* Patna, *domnul Avern şi de domnul Manning, cel de-al doilea secund al său.*

LEE FORCE BRACE

P.S. — Roţile au înaintat o dată cu vasul, timp de 20 de minute — L.F.B.

În numărul aceleiaşi reviste din 11 ianuarie 1884, un cititor care semna „A.Mc.D." afirma că *Lee Force Brace* mai era numit şi „Ezechiel modern", aşa că ceea ce văzuse putea fi interpretată drept viziunea profetului. Pe urmă, a insinuat răutăcios că e posibil ca respectivul corespondent de presă să fi fost beat când a observat acest lucru.

În numărul aceleiaşi reviste din 25 ianuarie acelaşi an, anonimul corespondent răspunde cu adevăratul său nume: J. W. Robertson, spunând că era prefect treaz în acel moment, pentru că nu a băut în viaţa lui ceva mai tare decât apa.

Genialul Chrles Fort comentează întâmplarea în felul următor: „Evidenta explicație a acestui fenomen este că sub mare, în Golful Persic, era o imensă roată luminoasă. Ceea ce a văzut domnul Robertson era lumina emisă spre suprafață de razele sale. Pare cât se poate de clar că această lumină strălucea efectiv spre suprafață, de sub apă. Dar, la prima vedere, nu pare de înțeles cum nişte roți luminoase imense, fiecare de mărimea unui sat, puteau fi în adâncul Golfului Persic; de asemenea era de neînțeles ce căutau acolo."

Vom vedea apoi că explicația poate fi mai fantastică decât înseşi ipotezele avansate de Ford (dintre care, cea a super construcțiilor adaptate unui mediu dens în spațiul interplanetar).

Alt caz cules de Charles Fort (extras din *Journal of the Royal Meteorological Society,* 28-29): „Pe 4 aprilie 1901, în jur de 8:30. în Golful Persic, căpitanul Hoseason, al vasului *Kilwa,* după o comunicare citită chiar de el la societate, naviga pe o mare nefosforescentă. Deodată, au apărut mari raze de lumină... deşi căpitanul foloseşte cuvântul *„ripples"*, ondulații — spune Charles Fort. Urmau una după alta, la suprafața mării. Dar luminozitatea era slabă şi într-un sfert de oră, s-au stins treptat. Razele luminoase se învârteau cu o viteză de 60 mile pe oră."

În aceeaşi publicație citată, un anume domn Douglas Carnegie, cetățean britanic, a publicat următoarea scrisoare, datată în 1906: *„În această ultimă călătorie am asistat la un extraordinar fenomen electric.* Aflându-se în golful Oman, au văzut un banc de fosforescență, în aparență nemişcat, dar, când s-au apropiat la mai puțin de douăzeci de metri, *nişte raze strălucitoare de lumină au măturat prova vasului cu o viteză uluitoare, pe care am estimat-o între 60 şi 200 mile pe oră. Aceste bare de lumină erau separate la intervale de 6 metri, cu o regularitate perfectă.* Carnegie a luat nişte apă de mare, pentru a încerca să afle cauza fosforescenței, dar nu a descoperit nimic anormal. Razele de lumină veneau de la «ceva» care se afla sub apă."

Golful Oman reprezintă intrarea în Golful Persic...

Sunt atâtea cazuri de „roți luminoase", adunate de Fort și situate aproape toate la aceleași latitudini sau în Extremul Orient, încât este practic imposibil să le reproducem pe toate. Cine dorește să le cunoască, să apeleze la *Cartea condamnaților,* fantastic izvor de „fapte ciudate", adunate de un savant nebun și genial.

Poate că acum vom putea pune degetul pe rană...

Misterioasele „Akpalus"

Reputatul astronom american Carl Sagan și celebrii autori francezi Louis Pauwels și Jacques Bergier, afirmă că „civilizația a început la Sumer" (nimic nou până aici), dar (asta fiind într-adevăr o idee nouă), datorită unor misterioși oameni-pești veniți din spațiu, care s-au stabilit în adâncul Golfului Persic. Acești extratereștri ar fi Akpalus și am aflat de existența lor datorită lui Beroso, care a fost preotul lui Baal-Marduk din Imperiul Babiloniain, în epoca elenistică (secolul IV î.e.n.). Beroso a studiat pergamente și tăblițe cuneiforme — pe care știa să le descifreze — de mii de ani vechime. Aceste texte ale lui Beroso, scrise în greaca clasică, au suferit diverse compilări. Sagan se bazează mai ales pe *Fragmentele antice,* de Cory, care cuprinde diverse texte de Beroso. Prin intermediul lor am aflat de existența unui „om-pește", sau a unei ființe amfibii, numită Oanes, care, în ciuda corpului său pisciform, mergea drept. Sub capul de pește avea alt cap (cam așa ar putea descrie un om al antichității un costum spațial). Oanes ni se prezintă ca un „educator cosmic". A învățat oamenii să ridice case, i-a inițiat în scriere, știință și diverse arte.

Beroso afirmă că au fost apoi alte „animale" asemănătoare lui Oanes. Unul din ele a fost Andedoto Musaro Oanes, tot din Golful Persic. După el, a ieșit din apele golfului alt Anedoto, al patrulea,

care avea aceeaşi formă ca a celorlalţi, adică aspect de peşte cu picioare şi alte trăsături umanoide...

Oanes, reprezentat cu coadă de peşte pe nişte pietre preţioase de la Muzeul Britanic. La dreapta exponatului, Ochiul lui Osiris... piesă hieroglifică egipteană pe un fundal babilonian.

Pauwels şi Bergier declară în lucrarea lor *L'Homme Eternel* că aceste fragmente ale lui Beroso definesc clar originile „neumane ale civilizaţiei sumeriene, a cărei subită apariţie continuă să fie un mister pentru arheologi. O succesiune de fiinţe ciudate ies şi se întorc în Golful Persic, pe parcursul a mai multor generaţii umane. Oanes şi ceilalţi Akpalus sunt reprezentaţi ca nişte „animale raţionale" sau, mai bine zis, ca nişte fiinţe inteligente, care aveau o cască şi un „corp dublu", putând foarte bine să fie un scafandru. Un cilindru asirian reprezintă un Akpauls cu un echipament în spate, însoţit de un delfin, pentru a indica originea sa maritimă.

Akpalus proveneau, fără îndoială, de pe o planetă unde apa era un element dominant. De ce nu de pe o planetă care se roteşte în jurul stelei Sirius, cea mai strălucitoare de pe cerul nostru? Aceasta este teoria susţinută de americanul Robert K.G. Temple, în cartea sa *The Sirius Mystery,* la care a lucrat şapte ani, împreună cu J.M.

Reprezentarea lui Oanes, ca o ființă jumătate om, jumătate pește, pe un cilindru asiatic. Se află dinaintea unui onfal, pe care este un ochi cu aripi.

Balaguer. Sirius este o stea de primă mărime (exact de magnitudinea absolută 1,3) și se află la o depărtaare la 8,7 ani-lumină. Din 1926 știm, prin studiu telescopic, că reprezintă un sistem binar, dar este însoțită de o stea pitică albă, Sirius B, compusă din materie super densă; cu alte cuvinte, în ea, nucleii atomici, fără coroana lor de electroni, se găsesc în contact direct. Un centimetru cub din această materie ar cântări câteva tone pe Pământ.

Uimitorul secret al dogonilor

Acum e acum! Există în Africa, la sud de Sahara, pe teritoriul Republicii Mali, un trib de negri — dogonii — care CUNOSC EXISTENȚA ÎNSOȚITORULUI INVIZIBIL AL LUI SIRIUS (pe

care îl identifică clar cu greaua şi micuţa sămânţă a Digitaliei), ajungând chiar să traseze perfect ORBITA SA ELIPTICĂ, în care, într-unul din focare, se întâlneşte Sirius A. Culmea este că susţin existenţa unui Sirius C, deşi mijlocele noastre moderne de detecţie nu au reuşit s-o descopere...

Această cunoaştere este rezervată preoţilor tribului şi iniţiaţilor în misteriosul cult al lui Sirius. Arheologul francez Marcel Griaule a trebuit să trăiască cincisprezece ani între dogoni şi să câştige încrederea preoţilor lor, pentru a-i dezvălui extraordinarul lor secret.

Cartea lui Temple reprezintă un efort extraordinar de a afla originea acestei cunoaşteri..., comunicată dogonilor de misterioşii Garamantes (de care nu se ştie aproape nimic), care au primit-o, se pare de la egipteni, iar aceştia de la sumerieni. Dogonii ştiu că Digitalia (sau Sirius B) este „foarte grea" şi că perioada sa de revoluţie în jurul lui Sirius A este de cincizeci de ani (aşa cum şi este, de fapt). Să presupunem, pentru o clipă, că Akpalus (căruia dogonii îi spun „Nommo"), care veneau de pe o planetă din sistemul Sirius C, au dorit ca acest fapt să rămână cunoscut în rândurile celor pe care i-au civilizat... iar faptul respectiv s-a perpetuat azi la un cunoscut trib african, posesor al unui uluitor secret?

Temple scrie: „Merită efortul să semnalăm că, în cazul în care unele planete ale lui Sirius ar fi acvatice, ar trebui să luăm foarte în serios posibilitatea existenţei unor fiinţe inteligente, dar amfibii. Acest fapt se leagă de legenda lui Oanes... El ar fi fiinţa amfibie din tradiţia sumeriană, menţionată de astronomul Carl Sagan şi el a fost cel care a adus omului civilizaţia. Cu alte cuvinte, fiinţele de acest fel ar fi un fel de sirene şi tritoni şi, într-un anumit fel, ar putea semăna cu inteligenţii noştri prieteni, delfinii."

Autorul precizează de asemenea în alt pasaj: „În această epocă a apărut Musaro Oanes Anedoto al Mării Eritreea, care pentru antici reprezenta porţiunea de apă, cuprinsă azi de Golful Persic, Marea Roşie şi Oceanul Indian." În toate aceste locuri s-au văzut „roţi fosforescente."

Dar ce înseamnă „Anedoto"? După părerea lui Temple (licențiat în sanscrită și limbi orientale) înseamnă „Respingătorii", nume foarte adecvat unor ființe extraterestre cu înfățișare „vag umană". Iar Temple adaugă: Presupun că un termen mai generic și natural ar fi să le spui pur și simplu „sirieni" (adică „cei de pe Sirius"). După cum știm, acest termen denumește azi un popor și o țară din Orientul Mijlociu.

Ne lipsește spațiul necesar pentru a comenta așa cum trebuie uimitoarele concluzii la care ajunge Robert K.G. Temple în fascinanta sa carte. La el îl sfătuim să apeleze pe cititorul dornic de amănunte despre dogoni și cunoașterea lor ezoterică a însoțitorului invizibil a lui Sirius..., cunoaștere care, după părerea lui Temple, a impregnat întreaga cultură antică mediteraneană de la legenda navei *Argos* și a celor cincizeci de vâslași, până la dispunerea regulată a „onfalurilor" sau „buricele lumii" în zona mediteraneană orientală. Toate acestea reprezintă un „mesaj cifrat" Akpalus au ajuns în posteritate..., așteptând ca știința terestră să avanseze suficient pentru a descoperi existența stelei albe, pitice, care însoțește Sirius în spațiu.

Se pare că acea zi a sosit. Oare acest fapt va însemna o reluare a legăturii cu „sirienii"? Doar timpul ne va da un răspuns.

AL CINCILEA TRIUNGHI: ARGENTINA ŞI PATAGONIA

— Este absolut sigur că în adâncurile Golfului San Marias se află o bază de OZN-uri. Aceste întâmplări sunt cunoscute de toată lumea, într-o mare zonă a Patagoniei, unde este normal să auzi vorbindu-se de *marţieni*.

Acestea au fost surprinzătoarele declaraţii făcute la o conferinţă de presă de Vicente A. Bordoli, camionagiu, care a povestit că în august 1962, pe şoseaua naţională nr. 3, de-a lungul coastei sudice a Atlanticului, în Argentina, el şi fiului lui, Hugo, au văzut frecvent ciudate obiecte luminoase care intrau şi *ieşeau* din mare. După părerea sa, acestea erau adevărate flote, comandate de semnale provenite de la baze submarine, de la mari nave mamă, ascunse în mare.

Această regiune marină a coastei argentiniene echivalează cu cea australă a „Triunghiului Bermudelor", după cum se poate vedea consultând harta pe care sunt semnalate zone de perturbaţii magnetice.

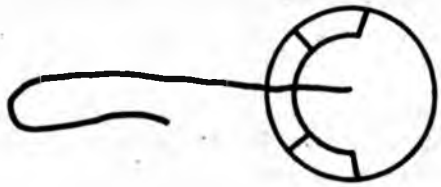
Poate că aceste observaţii ale lui Bordoli şi ale fiului său au legătură cu submarinul fantomă urmărit de flota argentiniană timp de cincisprezece zile, în februarie 1960 şi mai ales în golful Nuevo, situat la sud de golful San Matias. Observaţiile domnului Bordoli aruncă o nouă lumină asupra acelui episod, ţinând cont că presa

argentiniană a epocii ne-a informat de prezența OZN-urilor care fuseseră văzute intrând și ieșind din mare, în Golful Nuevo.

Domnul Bordoli a menționat posibilitatea existenței „unor mari nave mame ascunse în mare". Le-a văzut cineva vreodată? Probabil că da. Să dezgropăm din nou observațiile semnalate de Charles Fort.

S-a întâmplat pe 12 noiembrie 1887. Vaporul englez *Siberian,* naviga la altitudinea Capului Race (la limita nordică a Triunghiului Bermudelor), când deodată ceva „ca o mare minge de foc" a ieșit din mare, ridicându-se la o înălțime de 15 m, avansând apoi spre vas și depărtându-se. Nu a durat decât cinci minute. Căpitanul Moore, care comanda vasul *Siberian,* a spus că nu era prima oară când vedea aceste fenomene în acel loc. Oare există aici o bază submarină de OZN-uri? Aproape de Capul Race (Terranova) sunt fose oceanice de peste 4000 m...

Dar înainte de acest incident, în apele ecuatoriale ale oceanului Atlantic, pe data de 22 martie 1870, marinarii corvetei engleze *Lady of the Wake* au văzut un obiect ciudat, un „nor rigid" pe cer. Avea forma unei lentile, cu un mare apendice posterior și avansa *contra vântului.* Această formă a fost vizibilă timp de o oră, după cum a consemnat căpitanul F.W. Banner, în jurnalul de bord. Crochiul obiectului, făcut de căpitanul Banner, amintește extraordinar de o „farfurie zburătoare". Dar, în 1870 nu existau încă „farfurii zburătoare"!

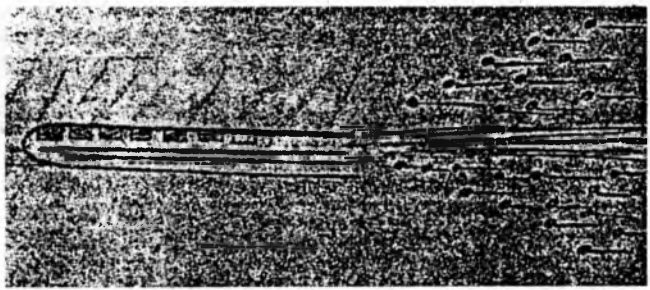


Observarea lui „Jawesta"

Ceea ce era, fără îndoială o uriaşă navă mamă sau o „mare navă purtătoare" a fost văzută de martorii următorului incident, care s-a produs la o dată mai recentă ca celelalte două: la un secol după obiectul semnalat de căpitanul Banner şi aproape în aceleaşi ape.

Martie, 6 iulie 1965, apele Atlanticului au fost scena unei ciudate întâmplări. La orele 21:52 minute în acea zi, când uriaşul petrolier norvegian *Jawesta* naviga de la Puerto la Cruz (Venezuela) la Santa Cruz Tenerife şi se afla la 24° 40' N şi 41° 15' V, cu vânt dinspre nord-est cu o forţă de 5 pe scala Beaufort, barometrul 1023 şi o temperatură de 23°C, a observat un fenomen cu adevărat uimitor. Voi reproduce în continuare informarea oficială, redactată la bordul vasului *T/T Jawesta* şi redactată de secund, domnul Torgrim Lien:

„Când m-am dus la babord, am observat o mare limbă de foc albastru intens, care înainta în mare viteză spre vas. Am alergat la telefon să-l sun pe căpitan şi, fără să aştept răspunsul, m-am dus să iau binoclul. Atunci am văzut obiectul uriaş care trecea prin faţa vasului.



Iată desenul făcut de secundul vasului Jawesta, *domnul Torgrim Lien, care a reprezentat aproximativ obiectul zburător cilindric, de mare volum, pe care l-a văzut ieşind din Oceanul Atlantic.*

Navigam la 2300 de mile de acest port (raportul lui Torgrim Lien a fost redactat la Santa Cruz de Tenerife). Obiectul a trecut

foarte aproape de navă, spre pupa, la o înălțime de 200-400 m, pe sub nori. Cerul era aproape senin, se vedeau stelele, luna și niște nori. Am observat perfect fuselajul obiectului în partea sa superioară. Avea o formă asemănătoare unei țigări pure și am văzut clar un șir de ferestre din al căror interior ieșea o lumină galben-portocalie. Nici urmă de aripi sau cârmă. Avea o coadă de foc albastru și era mai îngustă în partea de unde ieșea, lărgindu-se treptat.

Puțin mai în spatele obiectului, se observau niște mingii incandescente, din care ieșeau raze albastre paralele, în direcția obiectului. La început am crezut că acele mingi incandescente erau avioane, dar apoi mi-am dat seama că nu erau. Lungimea cozii de foc era de vreo o sută de metri. Obiectul părea mai mare decât tipurile de avioane cunoscute până azi. Înainta cu o viteză enormă și a fost vizibil 30-40 de secunde, trecând de la nord la sud, cu o direcție aproximativă de 160 grade.

În ciuda marii sale viteze și a faptului că a trecut așa de aproape, nu am auzit nici un zgomot. Omul de cart, marinarul Ambrosio Hernandez, spune că la început a avut impresia că *obiectul ieșea din mare,* îndreptându-se spre nord. Dar și-a schimbat brusc direcția și s-a deplasat spre vas. Dulgherul Juan Hernandez și stewardul Igancio Suarez au declarat la fel. Este evident că nu este vorba nici de un avion obișnuit, nici de unul cu reacție."

Declarația este semnată de Torgrim Lien, Ambrosio Hernandez Dias, Narciso Guillen, Ignacio Suarez și Juan Hernandez. de la bordul petrolierului norvegian *Jawesta.*

Merită să reproducem și declarația lui Ambrosio Hernandez, care a semnalat primul ciudata navă tip *aerosub.*

Spune așa:

„Eram pe punte, la babord, încercând să stabilesc poziția Stelei Polare. Am observat apoi că marea se aprindea. Am crezut că este vorba de un vas care a explodat și am așteptat să aud bubuitul exploziei. Dar nu am auzit nimic. Atunci am remarcat un obiect

mare *ieşind din apă şi ridicându-se* (scoaterea în evidenţă a pasajului îmi aparţine); pe urmă, şi-a schimbat direcţia şi s-a îndreptat spre noi. Atunci l-am chemat pe secund, care a ieşit imediat.

După părerea mea, a ieşit din fundul mării. Altfel nu ar fi aprins apa. Cred că ne-a depistat cu radarul lui şi s-a apropiat să vadă despre ce este vorba. A trecut mai aproape decât se află aceşti munţi. (Ambrosio Hernandez se referă la masivul muntos din apropierea digului de est, în portul Santa Cruz de Tenerife). L-a văzut cât se poate de clar, cu ferestrele sale, coada de foc şi mingiile aprinse pe care le lăsa în drumul său şi care apoi se stingeau ca nişte focuri de artificii. Era ca şi când ar fi venit dintr-un tub mare şi din altele mai mici, sub formă de evantai, care scuipau foc.

Dar nu s-a auzit nici un zgomot. Este ciudat că un obiect atât de mare, cât trei avioane să se deplaseze în linişte. Ca să nu mai vorbim de tuburile care scuipă foc! N-am mai văzut niciodată ceva atât de ciudat."

Este impresionantă coincidenţa din ambele declaraţii, referitoare la *linişiea completă* în care se deplasa OZN-ul. Să fie oare acelaşi cu cel care, peste trei zile, a oprit ceasurile electronice ale aeroportului Santa Maria din Azore, când l-a survolat la 9.000 metri altitudine? Avea în orice caz acelaşi aspect fusiform, după cum declară martorii.

Un caz chilian

Enrique de Vicente, din grupul madrilen „ALEPH", mi-a transmis un interesant caz chilian, care are o legătură evidentă cu cel anterior şi cu existenţa bazelor submarine. Deşi nu se află în „Triunghiul Diavolului" sub Atlantic, o să-l reproduc totuşi.

Era şase seara, în ziua de 13 februarie 1969. Soarele se afla încă la orizont şi vizibilitatea era splendidă când cei douăzeci şi şase de oameni de la bordul vasului pescăresc din Valparaiso, aflat la patru mile de coastă, în largul aşezării Tiroque, o aşezare situată la nord de cel mai important port din Chile, au observat un ciudat obiect asemănător unui „mic submarin", de formă eliptică, înconjurat de vapoare, „ca şi când s-ar fi incendiat." Căpitănia generală din Valparaiso a indicat prin radio proprietarului vasului pescăresc să cerceteze fenomenul. Acesta s-a conformat şi, când se afla la câteva mii de metri, a văzut cum aparatul, care semăna cu „un metal pur şi foarte strălucitor", se despărţea în două jumătăţi, proră şi pupă.

Dar să ascultăm finalul mărturiei relatate chiar de martorii insolitei întâmplări: „Ciudatul aparat, care părea să plutească pe mare, s-a despărţit în două şi părea tras de aerul sau vaporii transformaţi în nori. Am văzut în acelaşi timp *un fel de helicopter* ridicându-se la suprafaţă şi dispărând în adâncuri. Am fost chiar în acel loc şi am văzut nişte bolboroseli ciudate în ape."

În zonă nu se afla nici un submarin sau helicopter la ora când s-a petrecut fenomenul. Oficialităţile au păstrat sub tăcere acest incident.

Cercetătorul din Madrid a luat aceste date dintr-o cronică de Mario Craneyro, corespondent de presă al ziarului *Clarin* în Chile. La sfârşitul informării pe care mi-a trimis-o, a adăugat următoarea însemnare scrisă de mână: „Dacă nu mă înşel, colegii mei din Departamentul de Studii Globale despre OZN-uri au investigat o posibilă «bază submarină» în apropierea Menorcăi." Care a fost rezultatul acestei cercetări? A fost ignorat.

„Triunghiul mortal" din Argentina

Argentinianul Oscar Galindez este ufologul care studiază OZN-urile la cel mai înalt nivel ştiinţific, în imensitatea peisajului iberoamerican. Îi calcă pe urme doar Fabio Zerpoa, tot argentinian.

Am apelat la doctorul Oscar Galindez, pentru a aduna cazuri de OZN-uri marine petrecute pe coastele argentiniene. Cel mai vechi caz argentinian este cel din iunie 1950, care l-a avut drept protagonist pe Romero Ernesto Suarez. Domnul Suarez era şofer la Corpul de Bombardiere din Ushuaia, capitala Ţării de Foc, când s-a hotărât să întreprindă o călătorie pe jos, din acest oraş în capitală (Buenos Aires) şi a reuşit să realizeze această călătorie în cinci luni şi paisprezece zile, după ce parcurs practic 4.000 km.

Majoritatea ziarelor au relatat întâmplarea, reproducând vicisitudinile prin care a trecut protagonistul. Dar ceea ce nu a spus atunci — de frică să nu devină ridicol —, a declarat în 1968, datorită interesului crescând demonstrat de organismele oficiale argentiniene faţă de fenomenul OZN.

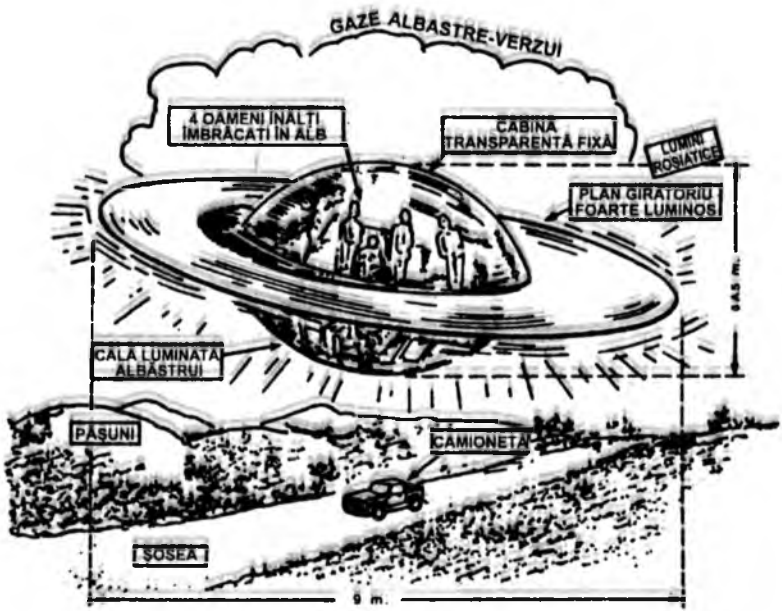
După părerea lui Suarez, la patru sau cinci zile de când plecase de la Usuhaia, se afla între San Sebastian şi Rio Grande (încă pe teritoriul Ţării de Foc) şi străbătea o regiune de coastă, la vreo 600 m de Atlantic. Era în jurul orelor 23:00, deci noaptea. Deodată, tulburând liniştea nopţii, a auzit ceva care semăna cu un vuiet de ape. Nişte oi care dormitau pe câmp au tresărit nelinişte şi s-au îndepărtat în grabă. Nu era nici vânt, nici furtună care să explice fenomenul. Şi, în momentul acela, a ieşit din mare un obiect luminos de formă ovală, la 500 m de coastă. S-a ridicat vertical, a efectuat un viraj în unghi de 90 grade şi a dispărut înspre nord est, spre teritoriul argentinian.

După cincisprezece zile, tot noaptea, în timp ce călătorea singur, între Rio Grande şi oraşul Santa Cruz (în largul lui Puerto Coyle, în provincia Santa Cruz) a observat un fenomen similar. De data aceasta, deşi nu a putut să precizeze distanţa faţă de coastă, obiectele luminoase care au ieşit din Atlantic erau în număr de patru şi păreau foarte mici. Au repetat aceeaşi manevră, adică s-au ridicat vertical şi apoi, într-o formaţie perfectă, s-au apropiat de coastă şi s-au îndreptat spre vest, în direcţia Anzilor Cordilieri (unde s-au semnalat de multe ori posibile „baze terestre" de OZN-uri).

Doctorul Galindez afirmă că cea mai veche semnalare argentiniană este cea citată de Suarez. Dar ne vedem obligaţi să-l contrazicem. Cea mai veche semnalare argentiniană este, probabil, cea făcută de navigatorul spaniol Pedro Sarmiento de Gamboa, în *Relatarea sa despre prima călătorie în strâmtoarea Magelan,* publicată în Madrid, în 1789, de Narnardo Iriarte. Gamboa afirmă textual: „În noaptea aceasta, înspre sud-est, am văzut ieşind o masă rotundă, fumegândă, ca un scut (asemănătoare *clipei ardentes,* scuturile în flăcări ale străvechilor romani), care se înălţa spre cer, purtată de vânt. S-a prelungit pe un munte înalt şi, în timp ce stătea pe munte, s-a transformat în semilună, care era când roşu aprins, când albă. Figurile erau în felul următor." (Urmează trei figuri: un cerc; o elipsă şi un semicerc).

Dar, cu trei luni înainte de această primă constatare a lui Romeo Ernesto Suarez, un argentinian din Santa Cruz, teritoriu patagonez, numit Wilfredo H. Arevalo, a văzut aterizând un disc enorm la 6:30 seara, pe 18 martie 1950, în timp ce un al doilea aparat se menţinea în aer peste primul. Este un caz clasic al ufologiei argentiniene şi al „aterizărilor" însoţite de umanoizi. Omul a trimis presei o relatare detaliată despre această întâlnire cu un aparat mecanic cu caracteristici singulare, cu fiinţe ciudate la bord. „Una din maşinării — scrie în textul trimis de domnul Arevalo — a luat altitudine şi a rămas fixată în spaţiu, în timp ce cealaltă, după ce a descris cercuri evidente, s-a aşezat uşor pe pământ. Era o maşinărie ciudată, de

formă plană, fosforescentă, care scotea în partea superioară un fum albăstrui, luminos şi un abur gros, verzui, cu un puternic miros de benzină arsă.



În acest desen, Wilfredo Arevalo a concretizat ce a văzut pe 18 martie 1950.

„Acest aparat circular, continuă domnul Arevalo, (este de remarcat ce mult insistă asupra termenilor „maşinărie" şi „aparat" pentru a descrie ce a văzut), avea un mare plan giratoriu, care se rotea constant, ca un disc. Structura sa părea a fi de aluminiu sau din alt metal uşor şi ciudat de fosforescent. În partea mijlocie era o cabină ca de sticlă, sub formă de cupolă, iar în interior se mişcau patru oameni înalţi şi supli, îmbrăcaţi în haine albe, care păreau să aibă mai mult de doi metri înălţime."

Relatarea domnului din Santa Cruz continuă, descriind alte detalii şi spune în concluzie că aparatul s-a înălţat vertiginos. Când cei de la bordul său l-au împărţit.

Când au cercetat zona, a doua zi, Arevalo şi oamenii lui au găsit iarba arsă. Fermierul a comunicat cazul Aviaţiei argentiniene şi ziarului din Buenos Aires, *La Razon,* care a publicat mai târziu numele celorlalte persoane care au văzut simultan aparate asemănătoare în regiune.

După cum am spus, această observaţie s-a făcut cu aproape două luni înaintea celei transmise de „călătorul singuratic", domnul Suarez, care a văzut o „flotilă" de OZN-uri ieşind din mare. Aceste relatări care vorbesc despre adevărate flotile luminoase, subliniază Oscar Galindez, constituie, se pare, un fapt destul de frecvent în regiunea Patagoniei argentiniene (aproximativ sub paralela de 40° S). Să ne amintim în această privinţă de observaţia deja citată de camionagiul Vicente A. Bordoli.

O zonă maritimă unde s-au înregistrat de asemenea uluitoare fenomene, este golful San Jorge, situat între provinciile Chubut şi Santa Cruz. La 21:24, în ziua de 28 iulie 1964, Subprefectura portului Madryn (Chubut) a primit un mesaj radiotelegrafic de la vasul-cisternă sub pavilion argentinian, *Cazador.* Căpitanul a transmis textual următoarele:

„La 21:10, s-a zărit o lumină. A început să înconjoare locul şi s-au auzit voci în apropiere de vas. Ne aflăm la 45° 56' 06" latitudine sudică şi 64° 00' 00" longitudine vestică. N-am putut localiza vocile. Vasul meu nu este dotat cu radar."

La puţin timp după aceea, *Cazador* a confirmat din nou poziţia sa şi a comunicat că începuse să caute presupuşii naufragiaţi, pe o suprafaţă circulară de cinci mile, colaborând cu un vas petrolier, *San Antonio.*

În seara zilei următoare, a sosit în port vasul norvegian *Sumber,* al cărui căpitan a trimis Subprefecturii un raport redactat în următorii termeni:

„Ieri, pe la orele 21, când navigam spre acest port, am observat căderea unui meteorit sau unei mici comete. Se îndrepta spre nord-est, ORIZONTAL pe pământ. Răspândea o luminozitate foarte intensă uneori."

Această navă era aproape de *Cazador,* aşa că se poate crede că de la bordul lui *Sumber* s-a zărit de asemenea presupusa farfurie zburătoare semnalată de aici, deşi este foarte puţin probabil să fie vorba de o farfurie zburătoare, pentru că acestea descriu întotdeauna o traiectorie parabolică, nu orizontală.

Diverse şalupe ale Subprefecturii şi alte ambarcaţiuni au realizat o căutare extinsă, pentru a determina poziţia vaselor de pescuit care operează în zonă, de teamă să nu fi naufragiat vreunul dar căutarea nu s-a soldat cu nici un rezultat pozitiv.

După două luni, semnalează Galindez în documentata sa lucrare, aceleaşi ape ale Golfului San Jorge au fost scena altui fenomen cu caracteristici asemănătoare. O persoană a cărei seriozitate nu poate fi pusă la îndoială şi care a cerut — semn pozitiv — să nu i se dea numele, a declarat pe 20 septembrie 1964, în timp ce se îndrepta noaptea în oraşul Comodoro Rivadavia (capitala provinciei Chubut), dinspre Caleta Oliva, că a văzut apărând la ieşirea din oraş trei sau patru obiecte ciudate, care au descris parabole şi s-au scufundat unul după altul în mare. Insolitul spectacol a obligat martorul ocazional să-şi oprească vehiculul, pentru a studia flăcările lăsate de respectivele obiecte în urma lor.

După ce şi-a reluat drumul, departe de zona unde s-a produs acest incident, a văzut alte elemente luminoase — sau poate pe aceleaşi — care au apărut razant cu apa pentru ca apoi să se învârtă vertiginos în jurul propriei axe şi să se ridice din nou, învăluite în lumină, pentru a dispărea în spaţiu. Dacă au fost „meteoriţi", trebuie să recunoaştem că au avut un comportament mai mult decât insolit.

Să trecem acum la cazuri semnalate în altă zonă maritimă argentiniană. Pe 30 iulie 1967, nişte marinari argentinieni au declarat că au fost martorii unui ciudat incident, pe care-l vom relata

în continuare. S-a produs la 18:15, ora argentiniană (22:15 GMT), la sud de golful Santa Catalina şi la 120 mile de coastele braziliene (28° 48' S şi 46° 43' V). Fenomenul a constat dintr-un ciudat obiect tubular, care naviga la mică adâncime. Primul care l-a observat a fost Jorge Montoyo care, chemat de căpitanul Julian Lucas Ardanza, l-a informat de prezenţa unei „maşini" necunoscute care naviga în apropiere de *Naviero,* un cargou al companiei „Lineas Maritimas Argentinas". Un misterios obiect de 15 m lungime şi 3-5 m adâncime naviga practic în larg. Complet luminos, nu lăsa urme la suprafaţă şi nici nu scotea vreun sunet. Răspândea o strălucire alb-gălbuie şi nu părea să dispună de o sursă de lumină, întreaga sa structură fiind fosforescentă. Nu se vedeau protuberanţe şi nici turela tipică unui submarin. Profilul luminos, deşi scufundat, era neted. (Îşi aminteşte cititorul de cazul spaniol de la Alcocebre: să fie vorba de un cilindru asemănător cu acela?)

OSN-ul (Obiect submarin neidentificat) a însoţit vasul *Naviero* timp de 15 min, cu o viteză de 17 noduri, aceeaşi cu care se deplasa ambarcaţiunea argentiniană (un vechi vas de tipul *Liberty,* construit de Statele Unite pentru necesităţile de traversare a Atlanticului în timpul celui de-al doilea război mondial). La puţin timp după aceea, OZN-ul a făcut o întoarcere de 90°, s-a scufundat mai adânc şi a trecut pe sub *Naviero,* dispărând la babord. Căpitanul Ardanza a estimat această ultimă viteză la aproximativ 25 de noduri. Deoarece vasul său transporta praf de puşcă şi explozibile, pentru a evita răspândirea panicii la bord, s-a hotărât să nu se comunice incidentul. La ora aceea, cei de la bord cinau în linişte.

Alt caz, înainte de OSN-ul înregistrat în Argentina, s-a produs pe 11 iulie 1968, la mai puţin de un an după cel relatat anterior. La 0:15 în ziua sus-amintită, domnul Raul L. Benitez şi fiul său Ricardo, după ce au cinat într-un restaurant central din Mar de Plata, se întorceau acasă cu maşina lor când, trecând pe Bulevardul Maritim, aproape de Avenida Luro, Ricardo Benitez — care privea marea — a zărit o lumină care avansa vertiginos pe cer. A semnalat

acest fapt tatălui său, care a oprit maşina, pentru a studia cu atenţie fenomenul. Dar, pentru că era mascat de vârful ascuţit de stâncă şi de cofetăria „Altamar", au întors maşina şi au revenit pe strada Nelgrano, unde l-au văzut din nou. Atunci au observat cel de-al doilea obiect luminos, care s-a apropiat dinspre sud, accelerând spre locul unde se afla primul. Ajuns acolo, s-a oprit câteva secunde. Pe urmă, s-au lansat amândouă într-un zbor deosebit de rapid spre nord, pierzându-se din vedere. Domnii Benitez au plecat imediat spre La Perla (puţin mai la nord), oprindu-se la o sută de metri de monumentul Alfonsinei Storni, unde au localizat din nou cele două lumini care, în acel moment, realizau ciudate mişcări. S-au oprit, şi-au inversat traiectoria, au luat-o spre nord şi apoi s-au apropiat de coastă. Aici s-a observat că sunt în formă de disc, cu un diametru cât al lunii pline. Dădeau impresia că se rotesc în jurul propriei axe, iradiind tonalităţi roşcate şi albastre-violete. Aveau o viteză superioară celei unui avion cu reacţie.

Unul din elemente a coborât şi a părut că se scufundă în mare, în timp ce al doilea a rămas în aer — tot la joasă înălţime — pentru a dispărea subit, ca şi când şi-ar fi stins luminile.

La mai puţin de-o oră de la acel incident, la 1:05, alt obiect zburător neidentificat a fost observat de căpitanul Jorge Alberto Boveda, radiotelegrafistul Manuel Jorge Fontini şi timonierul de cart Manuel Silva, de la bordul vasului argentinian *Rio Grande,* care se afla în rada exterioară a Portului Quenquen (Necochea), la 120 km sud de punctul de observaţie al domnilor Benitez. Fenomenul a fost remarcat de asemenea de patru vecini care circulau pe şoseaua de coastă.

Apariţia s-a semnalat vizavi de coasta balneară, la aproximativ 800 m, în linie dreaptă de la bulevardul municipal. Conform martorilor, obiectul a apărut la 750 metri de tribord şi s-a oprit la 100 metri înălţime. Avea formă ovoidală şi era extrem de luminos. Emitea în partea inferioară o puternică rază de lumină conică, verde-violetă, care lumina marea pe un diametru de 40 metri. Pe

urmă s-a retras şi s-a îndepărtat în mare viteză. Totul s-a produs în nici un minut.

Deşi nu s-a observat scufundarea în acest caz, diverse caracteristici ale sale sugerează o legătură cu cel văzut de domnii Benitez. Dintre aceste caracteristici, remarcăm mica distanţă de Mar del Plata şi Necochea (120 km); diferenţa orară redusă între cele două semnalări (mai puţin de o oră), precum şi ciudata proiectare a unei raze luminoase spre mare „ca şi când ar fi căutat ceva", după cum spune căpitanul Boveda.

Ultimul incident înregistrat în Argentina, referitor la manifestările maritime neidentificate, a-a produs pe 31 mai 1971 şi a avut-o ca protagonistă pe Zulema Bruno, care a declarat presei că, în timp ce se plimba cu maşina pe litoralul Pinamar (Buenos Aires), a văzut ieşind din Oceanul Atlantic un ciudat element în formă de titirez, care se rotea în jurul propriei axe şi iradia scântei portocalii. A însoţit maşina vreo treizeci de metri, după care s-a întors brusc şi s-a înălţat până s-a pierdut din vedere.

Transcendenţa ştiinţifică a acestor fapte a fost abordată cu adevărat în 1968 de Cercul Argentinian de Cercetări Ufologice (CADIU), când a inclus problema între cele zece puncte fundamentale care alcătuiesc decalogul lor director (un fel de program naţional de cercetare). La al doilea punct scrie că „organismele care se constituie în sudul argentinian, începând cu paralela de 40 grade, ar trebui să-şi orienteze studiile către corpurile submarine neidentificate şi posibila lor legătură cu fenomenul OZN."

CEL DE-AL ŞASELEA ŞI AL ŞAPTELEA TRIUNGHI: POLUL NORD ŞI ANTARCTICA

Ar fi un lucru prea evident să se afirme că busola o ia razna în apropiere de polul magnetic (fie boreal, fie austral). După cum se ştie, polul magnetic nu coincide cu polul geografic. Această carte nu-şi propune să discute despre declaraţiile trecute şi viitoare referitoare la poziţia geografică a ambilor poli. Am amintit deja inversiunea de polaritate care se produce în mod regulat. De fapt, ne aflăm în pragul unei astfel de schimbări de polaritate a câmpului magnetic.

Să începem acest rezumat al faptelor istorice cu toate acelea care s-au produs sau au avut originea în apropiere de Cercul Polar Arctic. Ca în toate zonele de perturbaţii magnetice, la ambii poli *timpul* pare să sufere o ciudată distorsiune. În cazul Polului Nord, unii exploratori care mergeau pe gheaţă, s-au trezit ajungând la destinaţie mult mai înainte sau mult mai târziu decât prevăzuseră. Cunoaştem acest fenomen şi în cazul unor avioane care survolau Triunghiul Bermudelor. Ar trebui poate să apelăm la teoria câmpului unificat (la care lucra Einstein, cu puţin înainte să moară) pentru a găsi o posibilă „explicaţie" a acestor tulburări temporale.

Este posibil ca timpul, spaţiul, câmpul gravitaţional şi câmpul electromagnetic să fie strâns legate, dacă nu cumva sunt acelaşi lucru, pe care-l percepem în diverse fatete, numite arbitrar

electricitate, magnetism etc. Ştim încă foarte puţine lucruri. Dacă un fizician este întrebat ce este electricitatea, nu va putea răspunde. Cunoaştem electricitatea prin efectele ei, dar ne scapă esenţa. Acelaşi lucru s-ar putea spune despre magnetism şi gravitate. Dar dacă am postula, ca simplă ipoteză, că „cineva" nu numai că ştie ce sunt aceste forţe, dar le şi domină şi le manevrează după cum are chef? Ne folosim de electricitate — fără să ştim ce este — şi de anumite forme de electromagnetism. În privinţa gravitaţiei, ne bucurăm doar de cele mai grosolane efecte ale sale: de exemplu de forţa care producea căderea unor corpuri. Cu toate acestea, ce n-am putea face, dacă am fi în stare să utilizăm *forţa gravitaţională* în sine! Să ne imaginăm cum ar fi un vehicul care ar manevra, anula sau dirija după propriul plac această forţă.

Dar să zburăm la Polul Nord (îi amintim cititorului să se îmbrace bine). Regiunile arctice au fost probabil originea (dar nu spunem „baza") unui ciudat episod, dezgropat doar foarte recent de diverşi oameni de ştiinţă suedezi, care şi-au oferit rezultatele lui John Keep, cunoscutul cercetător nord-american al insolitului şi directorul unei reviste intitulată *Anomaly,* în care adună fapte ciudate, care continuă să se producă în lume.

„Avioanele fantomă" din Peninsula Scandinavă

Este vorba de „avioanele fantomă" care au fost văzute survolând cele mai inospitaliere regiuni ale Peninsulei Scandinave între anii 1932 şi 1933. Cu adevărat surprinzător în această privinţă este faptul că, în cazul acestor ciudate apariţii, aparatele erau capabile să efectueze manevre imposibile pentru avioanele convenţionale ale epocii. După părerea noastră, acest fapt include acele aparate în aceeaşi categorie de „obiecte misterioase" ca navele aeriene din 1897 şi apoi, „farfuriile zburătoare". Sigur, este o

enigmă că în Peninsula Scandinavă au adoptat forma unor mari avioane cenuşii, fără nici un fel de semn distinctiv.

Din anii douăzci şi treizeci ne-au parvenit numeroase relatări despre avioane şi baloane misterioase neidentificate, care au survolat nordul Europei. Una din primele veşti despre avioanele fantomă care s-a publicat în *Dagens-Nyheter* din Stockholm, în 1933, provenea de la Kalix şi a apărut pe 24 decembrie. Spunea pur şi simplu: „Un avion misterios a apărut dinspre Bottensea, în jur de şase seara, în ajunul Crăciunului, a survolat Kalix şi şi-a continuat drumul spre vest. Din maşină ieşeau raze de lumină care cercetau zona."

Aceste „raze de lumină" sunt o trăsătură caracteristică relatărilor din 1934, la fel cum apar frecvent în cele contemporane despre OZN-uri. Martorii afirmă că această luminozitate era adesea „orbitoare". Luminau terenul pe care-l survolau „ca-n plină zi". Focuri sau reflectoare identice figurează şi în perioadele de vârf din 1896-1897 şi 1909, deasupra Statelor Unite şi Europei.

Aproximativ 35% din toate relatările cunoscute ale perioadei de vârf scandinave înregistrată în 1934 s-au produs în cele mai vitrege condiţii meteorologice. În numeroase informări se menţionează ninsori, viscole şi mai ales ceaţă. Avioanele zburau la înălţime foarte joasă în timpul ninsorilor, făcând acrobaţii aeriene cu mare iscusinţă şi trecând în zbor razant peste sate, vase şi gări din abrupte regiuni muntoase, unde acest stil de zbor era de-a dreptul sinucigaş..., deşi nici unul din aparate nu s-a prăbuşit. Aceasta este una din cele mai ciudate caracteristici ale respectivei perioade de maximum.

Un martor, paznicul de far Rutkvist, a declarat că a văzut un avion misterios pe timp de viscol. Dar vărul său de la Holmogadd, Suedia, a văzut obiectul cel puţin de două ori. Luni, 8 ianuarie 1934 l-a văzut făcând manevre deasupra unei insule din Grasundet. A spus că „se oprea brusc în aer" şi apoi cobora încet, în spirală, spre insulă. (Manevră efectuată în repetate rânduri de „farfuriile zburătoare" şi

denumită „coborâre în frunză moartă".) Când aparatul ajungea aproape de apă, se înălța din nou și repeta ciudata manevră.

Acest spectacol insolit a durat o oră. „N-am mai văzut niciodată ceva asemănător, a declarat mirat paznicul de far într-un interviu publicat în presa din Stockholm, pe 9 ianuarie. Era o manevră prea ciudată pentru a putea fi realizată de un avion."

Era, într-adevăr, foarte ciudată. Numele de „avion" a fost dat de martori, care reduceau astfel un fapt insolit la ceva cunoscut. În orice caz, guvernele Suediei, Norvegiei și Finlandei au luat foarte în serios aceste veşti şi au lansat o amplă cercetare comună. Din fericire, nu se instaurase încă epoca „Top Secret" şi guvernele îşi puteau informa cetățenii în legătură cu cercetările legate de „obiecte zburătoare neidentificate"!

Într-un articol amplu difuzat de presa scandinavă, în Oslo, pe 10 martie 1934, generalul Henriek Johannsen, din Forțele Aeriene Regale norvegiene, declara următoarele: „Veştile despre aceste întâmplări abundă în ziare. Nu le putem caracteriza pe toate drept simple iluzii."

Pe 30 aprilie 1934, generalul Reutersward, care comanda toată regiunea de nord a Norvegiei, a făcut o declarație presei: „Dacă însumezi toate aceste relatări, nu mai încape nici o îndoială că se efectuează o circulație aeriană ilegală deasupra zonelor noastre militare secrete. Deținem destule relatări anterioare din partea unor martori demni de încredere, care descriu aceste enigmatice avioane văzute de la mică distanță. Și, în toate cazurile, se poate remarca același lucru: aceste aparate nu aveau nici embleme, nici semne distinctive... Este imposibil să pui toate aceste întâmplări pe seama imaginației. Astfel, întrebarea este următoarea: cine pilotează aceste aparate și de ce invadează spațiul nostru aerian?"

În cartea mea *Chiar suntem supravegheați de OZN-uri* (Plaza & Janes, Col. Rotativa) încerc să răspund la această întrebare, dând în treacăt mai multe detalii despre această ciudată perioadă de vârf... care a fost urmată în iunie 1946 de ciudatul episod al „bombelor

zburătoare", care traversau cerul Peninsulei Scandinave, provenind chiar din îndepărtatul nord, fapt care a făcut presa să sugereze că ar fi „arme secrete ruseşti". Acest episod al „bolizilor" Scandinaviei (de multe ori îşi schimbau traiectoria cu 180° şi făceau alte manevre improprii unui „bolid" care se respectă) pare a fi preludiul unei studieri sistematice a planetei noastre, iniţiate de *foo-fighters* din al doilea război mondial şi apoi de „farfuriile zburătoare", nefericită denumire, care a făcut foarte puţin pentru a conferi seriozitate problemei.

„Farfuria zburătoare" din Spitzberg

Marele arhipelag Spitzberg (cuvânt norvegian care înseamnă *munte ascuţit*) se găseşte în regiunile arctice, în nordul Europei, între 76° 26' şi 80° 50' latitudine nordică şi 10° 20' şi 32° 40' longitudine estică faţă de meridianul Greenwich. Descoperit de normanzi în 1194 şi redescoperit de Barenz în 1596, Hudson realizând recunoaşterea sa, după câţiva ani. În 1925, Norvegia a luat în posesie aceste teritorii, care conţin bogate zăcăminte de carbon, fier şi ipsos.

Sunt insule cu climă arctică, unde se mai vânează şi acum foci şi urşi albi, ca pe vremuri.

Acest loc neospitalier a fost scenariul unde s-a desfăşurat un intrigant episod al dramei OZN-urilor. Problema s-a reluat în 1952, an în care agenţiile de presă au difuzat ştirea că nişte piloţi militari norvegieni au declarat că au văzut ceea ce părea a fi un avion căzut pe una din insulele Spitzberg. S-a trimis o echipă de salvare pe cale aeriană şi guvernul norvegian a informat că ceea ce se găsise nu era un avion, cu un obiect denumit „farfurie zburătoare", destul de avariat, dar nu într-atât încât să fie de nerecunoscut.

Dar ar fi mai bine să se redea în întregime consemnarea care a reapărut imediat în 1955, într-un ziar german care se făcea ecoul declarațiilor unui purtător de cuvânt al guvernului norvegian. Voi spune în trecere că această „dispariție" bruscă de informații referitoare la OZN-uri este tipică. Mai ciudată este reapariția lor.

Pe data de 5 septembrie 1955, ziarul german *Stuttgarter Tageblatt* a publicat următoarea informație primită de la corespondentul său de presă din Oslo:

„Oslo, Norvegia, 4 septembrie 1955 — S-a așteptat până acum pentru ca acea comisie de anchetă instituită de Statul Major norvegian să pregătească publicarea unei informări privitoare la rezultatele obținute după examinarea resturilor unui OZN care s-a zdrobit în apropierea arhipelagului Spitzberg, probabil la începutul lui 1952. Președintele respectivei comisii, colonelul Gernod Darnbyl, a declarat că, pe parcursul instrucției destinate oficialităților aviației: «Problema discului care s-a prăbușit în Spitzberg este deosebit de importantă. Deși cunoștințele noastre științifice actuale nu ne permit să rezolvăm toate enigmele care apar, mărturisesc că aceste resturi din Spitzberg sunt mai importante decât celelalte. Acum câtva timp s-a produs o neînțelegere, când cineva a sugerat că acest disc era probabil de origine sovietică. *Nu a fost construit de nici o țară de pe Pământ... și ținem neapărat să subliniem acest lucru.* Materialele folosite la construcția sa sunt complet necunoscute de toți experții care au participat la cercetări.»

După cum a dorit colonelul Darnbyl, Comisia de Investigație nu va publica o informare detaliată, până nu va fi discutat cu experți din Statele Unite și Marea Britanie. Vom dezvălui ce am descoperit dar, o percepere eronată a secretului ar putea provoca panică.

Contrar celor afirmate în informările primite din Statele Unite şi alte surse, locotenenţii secunzi Brobs şi Tyllesen, care au primit misiunea de observatori speciali ai regiunilor arctice, după incidentul din Spitzberg, declară că au aterizat de mai multe ori discuri zburătoare în regiunile polare. Locotenentul Tyllensen a declarat: «Eu cred că regiunea arctică serveşte ca un fel de bază aeriană pentru cei „necunoscuţi", mai ales pe vreme de viscol, timp în care ne vedem obligaţi să ne întoarcem la bazele noastre. [Să-şi amintească cititorul ce s-a spus despre „avioanele fantomă" şi obiceiul lor de a zbura în condiţii meteorologice mai grele.] Le-am văzut aterizând şi decolând în trei ocazii diferite. Am remarcat că, după ce au aterizat, partea periferică începea să se rotească vertiginos. O splendidă strălucire, a cărei intensitate varia în funcţie de viteza de aterizare şi decolare, te împiedică să vezi ce este dincolo de această perdea de lumină, în disc, sau în interiorul lui.»"

John A. Keel a prezentat relatarea despre „farfuria zburătoare" din Spitzberg în cea de-a doua parte a articolului său *Mistery Aeroplanes of the 1940s*, publicat în numărul din iulie/august 1970, al revistei engleze *Flying Saucers Review.* Fără îndoială, însuşi titlul (*The Spitzbergen Hoax* – Înşelătoria din Spitzberg) arată care era părerea general împărtăşită. În afară de povestitori imparţiali, reproducem ce spune Keel:

„Insula Spitzberg, situată la 400 mile nord de Norvegia, este locul altei legende despre OZN-uri. La începutul anilor cincizeci, un ziar european, cunoscut pentru preferinţa sa faţă de subiectele scandaloase de acest gen, a publicat o poveste falsă despre o farfurie zburătoare căzută în Spitzberg. Articolul menţiona diverşi cercetători şi militari scandinavi inexistenţi şi intra în detalii grafice referitor la construcţia

obiectului, repetând cuvântul «confidențial», ca în descrierea centralei electrice «înconjurate de un nor de plutoniu.» O traducere a acestui articol s-a publicat în 1954 în revista *Fate.* De acolo s-a inspirat Frank Edwards, pentru a transforma această poveste fictivă într-un «fapt» în cartea sa *Platillos volantes, asunto serio.* În 1956, am fost personal la Consulatul suedez și am luat toate cărțile de informare disponibile. Nu am reușit să localizăm nici unul din numele menționate în articol. Între timp, Brad Steiger a cerut corespondenților de presă scandinavi să încerce să dezgroape povestea. Mai recent, un producător cinematografic finlandez, domnul V. Itknonen a inițiat la rândul lui cercetări, descoperind că ziarul căruia i se atribuia originea veștii nu existase în acea epocă. Putem afirma categoric că celebra poveste a «farfuriei zburătoare căzute în Spitzberg» nu a fost decât o vulgară farsă a unor ziariști."

Iar Keel încheie cu acest cuvinte aspre:

„La fel ca omuleții Scully, OZN-urile din Spitzberg nu au existat niciodată. Dar neajutorata fraudă s-a ridicat la categoria de «fapt», în mai multe cărți și articole."

Acesta reprezintă o adevărată demistificare.

Dar problema nu este atât de simplă pe cât pretinde el. Și eu am făcut cercetări, care au luat forma unei ample scrisori, redactată în engleză și publicată în numărul *FSR* din noiembrie/decembrie 1970. O voi traduce în continuare.

„În articolul său *Mystery Aeroplanes of the 1930s – Part 2*, John Keel consideră că a fost o minciună cazul farfuriei zburătoare căzute în Spitzerg, adăugând că a fost la

consulatul suedez, fără să poată găsi nici unul din numele menţionate în articol...

Nu mă miră că John Keel nu a reuşit să localizeze acele nume. În primul rând, nu a fost la consulatul care trebuia. Insulele Spitzberg nu aparţin Suediei, ci Norvegiei, aşa că era de înţeles că respectivul consulat nu face nici o referinţă la persoanele implicate în caz.

John Keel spune că vestea despre farfuria zburătoare căzută la Spitzberg a apărut iniţial la începutul anilor cincizeci... într-un ziar european, cunoscut pentru afinitatea sa faţă de subiectele scandaloase de ficţiune. Acest «ziar european» este probabil *Le Courrier Interplanetaire,* organ al Asociaţiei Mondiale Interplanetare, fondată de profesorul A. Nahon, din Lausanne (Suedia). În numărul 1 din ianuarie 1955, a publicat un interviu cu lordul Dowding, cunoscutul mareşal al aviaţiei engleze, care a declarat următoarele: «Cred în existenţa farfuriilor zburătoare, pentru că există multe dovezi. *Sunt de origine extraterestră.* În această privinţă, sunt foarte semnificative rezultatele cercetării realizate de o comisie militară norvegiană. Examinarea resturilor unei farfurii zburătoare are a căzut cu câţiva ani în urmă (iulie 1952) în munţii Spitzberg, a determinat, conform părerii experţilor, nişte concluzii extrem de interesante. Preşedintele respectivei comisii, generalul Gernod Darnbyl, a declarat recent: „Catastrofa de pe insula Spitzberg este concludentă. Cu toate acestea, oamenii noştri de ştiinţă nu vor să renunţe la investigarea enigmei... În primul rând, cineva a declarat — lucru care trebuie lămurit — că acest disc era probabil de origine sovietică. Dorim să declarăm lămurit că nu a fost construit de nici o ţară de pe Pământ." Apoi, generalul a continuat: „Comisia de Anchetă nu va publica o informare, până nu va discuta unele *fapte senzaţionale* cu

experţi din Statele Unite şi Marea Britanie." (Pasaj citat de asemenea de Jimmy Guieu în cartea sa, *Blackout sur les Soucoupes Volantes,* Editions Fleuve Noir, Paris, 1956.)

Poate că cheia acestui caz — spun mai departe în scrisoarea mea — se găseşte în cuvintele cu care se termină declaraţiile generalului Darnbyl. CIA începea să iniţieze politica sa de cenzură asupra informaţiilor legate de OZN-uri şi este de înţeles că «experţii din Statele Unite» — probabil personalul tehnic al Proiectului Blue Book — au transmis problema superiorilor lor. Rezultatul a fost o tăinuire desăvârşită a tot ce se referea la farfuria căzută la Spitzberg, probabil la cererea ambasadorului american de la Oslo."

Aşa mi-am încheiat scrisoarea adresată FSR. După aceea, am avut ocazia să citesc opera citată de Frank Edwards (decedat în urma unui „atac de cord", după ce a declarat într-una din ultimele sale cărţi că are dovezi referitoare la cenzura impusă de CIA şi că le va dezvălui). A avut satisfacţia să vadă că şi colegul lui era de aceeaşi părere: „Bazându-ne pe dovezile acestui caz, cred că putem presupune că norvegienii au întâlnit ceva cu adevărat insolit pe insula Spitzberg. L-au examinat, evident, fără să înţeleagă tot. Au preparat o informare legată de descoperire, în care au ajuns la concluzia că obiectul era de origine extraterestră. Nu au făcut publice descoperirile, aşteptând să se consulte cu Statele Unite şi Anglia. America de Nord adoptase o riguroasă politică a tăcerii în această privinţă, întărită de normele de cenzură impuse în 1951; Anglia a instituit aceeaşi politică asupra OZN-urilor în timpul perioadei europene de vârf din 1954. În consecinţă, Norvegia, în 1955, a început discuţiile cu cele două principale exponente ale politicii de cenzură despre posibila difuzare a acestor informaţii... care ar fi dezvăluit falsitatea poziţiei oficiale susţinute atât de Statele Unite, cât şi de Anglia."

„Pentru ei, nu este greu să ajungă la concluzia că norvegienii au renunţat să dea publicităţii informarea, din cauza «sfatului» primit din partea celor mai buni prieteni ai Norvegiei.

Când, în 1964, i-am scris unui membru al Comisiei de Investigaţiei norvegiană care a cercetat cazul Spitzberg (care demonstrează, contrar celor spuse de Keel, că respectivele persoane au existat), am primit după patru luni acest răspuns laconic: «Îmi pare rău, dar îmi este imposibil să răspund pe moment la întrebările dumneavoastră.»" (*Flying Saucers — A Serious Business*)

Frank Edwards se întreabă la rândul său (întrebare pusă de asemenea cercetătorului norvegian):

„Aţi putea atunci să răspundeţi în alt moment la întrebările mele?"

Norvegianul a răspuns prin tăcere.

În afară de asta, cred că problema „farfuriei" din Spitzberg a fost cât se poate de limpede, fie că-i convine sau nu lui John Keel.

Aşa ajungem la iritanta întrebare legată de secretul oficial, care planează asupra OZN-urilor. Întrebare, pe de altă parte, foarte de înţeles, dacă se examinează problema din punctul de vedere al apărării naţionale. O super putere, ca Statele Unite sau URSS, nu poate tolera ca nişte „maşini" de origine necunoscută să violeze în mod constant şi cu neruşinare sacrosanctul lor spaţiu aerian. Asemenea fapt activează automat o serie de măsuri de autoapărare şi trece în seama serviciilor de informare (CIA în Statele Unite şi KGB în Rusia), care adoptă imediat măsuri corespunzătoare de contraspionaj, destinate să verifice cine sunt intruşii şi de cenzură a informaţiilor, procedeu clasic în cazul unui război, fie „rece", fie „cald". În ultima sa operă, maiorul Donald Keyhoe afirmă chiar că

USAF-ul are ordin să captureze un OZN „intact". Acest ordin nu s-a putut îndeplini niciodată, pentru că cele mai bune avioane cu reacție ale aviației americane sunt ca niște străvechi căruțe trase de boi, față de navele „Străinilor veniți din spațiu" (Chiar *Străini veniți din spațiu** se intitulează opera în care maiorul Keyhoe face această afirmație, pe baza unor documente oficiale).

Maiorul Donald Keyhole, fondator și prim director al NICAP (Comisia Națională de Investigație a Fenomenelor Aeriene, University Boulevard West, nr. 3535, Kensington Maryland 20795), al cărui director din prezent este bunul meu prieten John L. Acuff, maiorul Keyhoe fiind atunci mâna dreaptă a amiralului Byrd, care s-a distins prin explorarea polilor.

Dispariția lui Roald Amundsen

Acest fapt ne face să amintim altă mare figură a explorării polilor, norvegianul Roald Amundsen, genial cuceritor al Polului Sud care, începând din 1923, și-a dedicat eforturile explorării aeropolare, sacrificându-și nu numai averea, ci și viața... deoarece a dispărut pentru totdeauna într-o zonă cu o reputație enigmatică.

În anul 1928, generalul italian Nobile a organizat o expediție la Polul Nord cu balonul, expediție ale cărei dramatice circumstanțe și catastrofal sfârșit au fost urmărite cu sufletul la gură de lumea întreagă, după cum ne semnalează inginerul Juan J. Maluquer.

Nu-mi propun să citez în detaliu ghinioanele care au însoțit această expediție: voi spune doar că după ce au plecat din Spitzberg, pe 23 mai, Noile a dat ordin de plecare spre plecare spre Polul Nord în *Italia,* așa cum se numea balonul care a întreprins zborul cu final atât de tragic. De fapt, din cei 17 de la bordul său, doar 10 s-au mai

* Vezi *Străini veniți din spațiu*, colecția OZN, nr. 2, editura Lucman (n.ed.).

întors în țara lor. Ceilalți au rămas pentru totdeauna pe ghețurile polare.

După ce au survolat polul pe 24 mai şi au lansat steagul italian şi crucea oferită de Papa, s-a întreprins călătoria de întoarcere. Atunci, balonul a fost lovit de vânturi contrare, care îl împiedicau să avanseze şi, când se afla la 100 km de Spitzberg, vasul care servea drept bază a primit ultimul mesaj prin telegrafia fără fir (cum se spunea atunci).

Vom vedea cum Maluquer, amintit anterior, povesteşte cele întâmplate: „După ultimul mesaj radiografic primit de la *Italia,* aeronava n-a mai putut să se înalțe, susținându-se dinamic, adică datorită vitezei sale. În largul insulei Foyn, ordinul de oprire a motoarelor a evitat o catastrofă, dar dirijabilul a căzut pe gheață în mai puțin de două minute. Ca urmare a impactului, s-a desprins cabina de comandă şi doisprezece din cei aflați la bord — dintre care Nobile, Malmgreen Behouneck, ofițerii Zappi, Mariano şi Viglieri şi radiotelegrafistul Biaggi — au rămas pe banchiza de gheață. S-a desprins de asemenea şalupa cu motor din spate, ucigându-l pe mecanicul Pomella şi fracturând picioarele mecanicului Cercione. Ceilalți, rămaşi la bord, împreună cu profesorul Pontremoli, au dispărut o dată cu *Italia* care, uşurată de greutate, s-a ridicat la mare înălțime şi a dispărut la orizont. Nu s-a mai ştiut niciodată nimic de balon, nici de nefericiții aflații la bordul său."

După nenumărate vicisitudini, grupul Nobile a fost salvat pe 12 iulie.

În timp ce italienii se aflau pe banchiza de gheață unde-şi organizaseră precara existență cu puținele obiecte pe care reuşiseră să le recupereze, a făcut escală la Tromoso (Norvegia) hidroavionul francez „Latham 47", un bimotor cu care aviatorul Gilbaud îşi propunea să încerce că traverseze Atlanticul. L-a luat pe Amundsen şi a decolat pe 18 iunie spre Spitzberg. Nu s-a mai ştiut niciodată de el. Doar după un timp, s-a găsit un plutitor al avionului. Aşa a

dispărut unul din cei mai mari exploratori polar ai tuturor vremurilor, zburând spre misterioasa regiune Spitzberg, mai departe de cercul polar arctic, de unde, după câțiva ani, în 1934 au venit enigmaticele „avioane fantomă"... și unde a căzut probabil un „disc zburător" în anii cincizeci.

Întâmplări ciudate în Groenlanda

Să trecem acum la altă zonă Arcticii: Groenlanda. Această imensă insulă triunghiulară (care, conform cercetărilor unei expediții științifice franceze a lui Paul-Emile Victor, este alcătuită de fapt din trei insule, acoperite de un strat de gheață de un kilometru și jumătate grosime) a fost timp de mii de ani locul coloniilor de vikingi. Dintr-una din acestea a plecat legendarul Leif Erikson, fiul lui Erik *cel Roșu,* pentru a întâlni în drumul *drakkar-ului* său sau „navă-dragon" mitica Vinlandia, pe care mulți istorici înclină s-o identifice cu America de Nord.

Dar, după aceea, s-au înființat aici alte baze. Baza atomică nord-americană din Thule, de exemplu. Bază ultrasecretă, construită aproape în întregime sub pământul înghețat al Groenlandei. De pe ea decolează și aterizează în mod constant giganticele bombardiere ale „Strategic Air Command", cu bombe nucleare la bord, care patrulează zi și noaptea cerul plantei. În ianuarie 1968, s-a produs un „Palomares" arctic. Patru bombe atomice au căzut în Groenlanda, în apropierea golfului Estrella. Cei care aveau sarcina să găsească bombele, au avut de înfruntat uragane care te biciuiau cu ace înghețate.

Probabil că cele patru ouă gigantice ale morții vor rămâne acolo pentru totdeauna, îngropate sub ghețurile polare, fără să se știe când vor exploda.

Dar, cu opt ani înainte, pe 5 octombrie 1960, s-a produs o întâmplare ciudată la Thule. Un episod foarte puțin cunoscut și inexplicabil, care a alarmat Pentagonul. Printr-o ciudată coincidență — deși poate că *nu* este chiar atât de ciudată —, era chiar ziua încheierii lucrărilor Adunării Națiunilor Unite. În acea zi, la baza de la Thule (celebrul oraș sub gheață) a rămas complet izolată, datorită unei misterioase întreruperi a cablului coaxial submarin și a întreruperii totale a comunicațiilor.

La Washington exista temerea că baza a fost distrusă de un atac nuclear și 1500 de bombardiere au fost puse în stare de alarmă, gata să decoleze pentru a dezlănțui represaliile. În cele din urmă, când mai era puțin până să se împlinească jumătatea de oră de așteptare, legătura radio s-a reluat. Dar, în acel timp, o cumplită agitație a pus stăpânire pe înalta conducere a Statelor Unite...

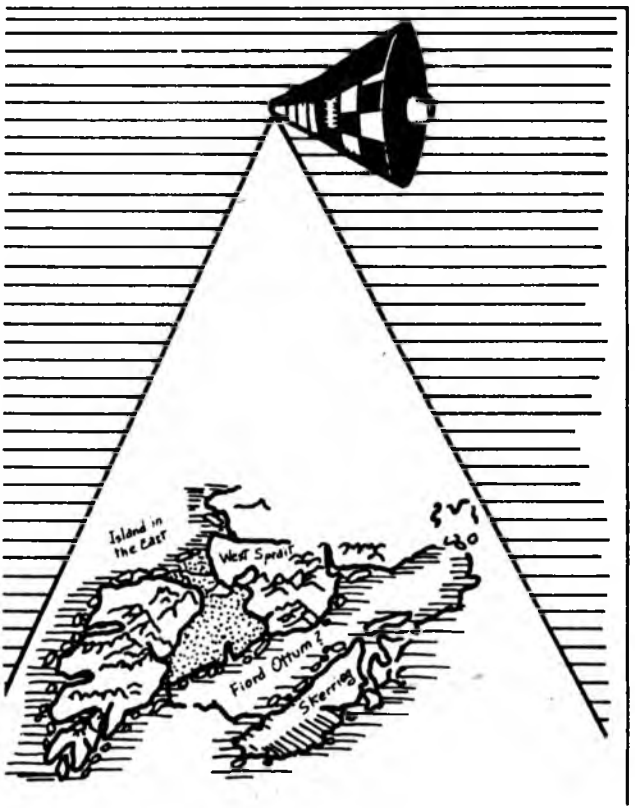
... care s-a amplificat când, după ce a fost examinat cablul coaxial submarin, s-a văzut că FUSESE PUR ȘI SIMPLU TĂIAT.

Antarctica

Polul Sud, atât cel magnetic, cât și cel geografic, ocupă centrul unei mari mase continentale: Antarctica, continentul înghețat... care nu a fost întotdeauna așa, pentru că, sub calota glaciară de mai mult de un kilometru grosime, cercetătorii au găsit urmele unei flore și faune foarte vechi.

Enigma Antarcticii — pentru că este o enigmă — este strâns legată de enigma hărților lui Piri Reis, după cum au fost numite. Aceste hărți reprezintă emisfera vestică a planetei, în special coastele europene, americane și africane, scăldate de Oceanul Atlantic. Erich von Däniken explică ciudata „distorsiune" a continentului american pe aceste hărți, presupunând că s-au făcut dintr-o astronavă nemișcată, la sute de kilometri deasupra verticalei

piramidei lui Keops. Aşa s-ar explica distorsiunea aberantă care apare.



Dintr-un satelit artificial situat pe aşa-numita „orbită de 24 ore", la o altitudine de 36.000 km viteza orbitală a motorului (8 km/sec. sau 28.000 km/oră) este aceeaşi cu viteza de rotaţie terestră, astfel încât satelitul rămâne întotdeauna nemişcat în acelaşi punct. Un satelit artificial cu aceste caracteristici, situat pe verticala Egiptului, ar fi dat o imagine „distorsionată" a coastelor americane..., la fel cum o prezintă misterioasele hărţi ale lui Piri Reis.

Acum nu vom lua în discuție această teorie și nici pe cea a originii hărților care au încăput pe mâinile amiralului turc Piri Reis și care reproduc profilul coastelor americane *așa cum era la sfârșitul ultimei glaciațiuni* (cu mai mult de 10.000 ani în urmă). Ceea ce ne interesează este faptul că hărțile lui Piri Reis reproduc *și ele,* cu o uimitoare exactitate, coasta Antarcticii și chiar acest continent, dar *fără ghețuri*... Și mai fascinant este că nu apare o singură masă continentală, ci *un grup de insule* (fapt demonstrat parțial de reverendul Daniel Lineham, director al Observatorului Weston, al Colegiului din Boston, șeful Departamentului de Seismologie al explorărilor întreprinse în Antarctica, cu ocazia Anului Geofizic Internațional). De fapt, părintele Linehan a afirmat că fiecare din aceste caracteristici topografice care figurează pe hărțile lui Piri Reis au existat într-adevăr și corespund cu rezultatele forajelor ultrasonice realizate de „Task Force 43" a Marinei Statelor Unite.

Baze naziste în Antarctica?

Antarctica a creat multe mituri, dintre care posibila existență a bazelor naziste (da, „baze naziste", să nu se mire cititorul) în cel mai îndepărtat continent înghețat... într-o zonă cu cele mai blânde condiții meteorologice, printr-un ciudat capriciu al Naturii.

Dar această legendă se referă la niște baze perfect reale, care au fost dezgropate de trei cercetători, Edgar Simons, Ben van Prehn și Henk Elshout, de la un centru belgian de studii OZN (BUFOC).

Să vedem ce au „dezgropat" cercetătorii belgieni. După cum se știe, germanii s-au aflat în avangarda progresului științific și tehnologic în timpul celui de-al doilea război mondial. Dacă ar fi avut mai mult timp, Hitler ar fi reușit să fabrice bomba atomică, dar distrugerea de către aliați a depozitelor de apă grea ale germanilor

de la Rjukan, în regiunea Telemark (Norvegia) şi lacul Tinnsjo, după cum ne informează nefericita Reidun Engedahl, le-a zădărnicit speranţele. Au fost distruse de fapt de un comando norvegian, antrenat special în Marea Britanie: Compania Linge. Naziştii au fost primii care au construit rachete şi avioane cu reacţie experimentale (celebrele V-1 şi V-2, un avion fără pilot, comandat de un reactor şi o rachetă balistică comandată de un motor). Au folosit chiar şi raza laser împotriva ruşilor, pe frontul de est. Mai târziu, sovieticii au capturat planurile şi oamenii de ştiinţă care au lucrat la acest proiect laser. La rândul său, Von Braun a trecut de partea americanilor, cu marele său proiect Peenemünde.

În consecinţă, după război, supremaţia tehnologică a fost preluată de Statele Unite şi URSS. Dar am spus deja că germanii dezvoltaseră un alt proiect important: bomba atomică. La acestea mai trebuie adăugate alte două sarcini: explorarea Antarcticii şi construirea unui vehicul zburător, în formă de disc.

Este posibil să existe baze secrete nu numai la Polul Sud, ci şi în America de Sud, mai ales în Brazilia şi Patagonia. Se ştie că foştii comandanţi nazişti se ascund în această parte a lumii sub o falsă identitate. Este mai mult decât probabil ca submarinele germane să fi transportat cercetători, ingineri, materiale şi echipamente în America de Sud şi Antarctica.

În laboratoarele de cercetare ştiinţifică ale Serviciului de Informaţii ale Corpului 10 al Wehrmacht-ului, se lucra în timpul războiului într-un fel de maşină zburătoare experimentală, de formă eliptică. Acest proiect era condus, printre alţii, de Niels Christiansen, Hans Kosinki, căpitan de aviaţie, şi colonelul Richard Miethe. Erau de asemenea în legătură cu Giuseppe Belluzzo, care a inventat primul turboreactor italian. În martie 1950, Beluzzo a declarat că germanii lucrau deja la aeronava în formă de farfurie, în anul 1942.

Niels Christiansen, care a fost capturat în Brazilia, a adăugat că în acel an, „farfuria" germană făcuse deja un zbor experimental. A

afirmat că existau cinci prototipuri. Viteza medie era de 20.000 m. Doctorul Miethe a confirmat această declarație, adăugând că era vorba de un aparat supersonic.

Cu toate acestea, dacă este să-i dăm crezare lui Renato Vesco, aceste aparate revoluționare au ajuns să intre în acțiune: „...Avionul german de vânătoare, rotund, *fără aripi și timone,* a ajuns cvadrimotoarele „Liberator", depășindu-le cu o viteză enormă, în timp ce scoteau un fum albăstrui. La puțin timp după aceea, bombardierele americane luau foc în mod misterios, explodând în zbor, în timp ce „avionul cu reacție" german dispăruse deja la orizont..."

Acest surprinzător episod în care, în câteva secunde, au fost lichidate diverse bombardiere ale aviației militare nord-americane, se poate situa la sfârșitul lui martie sau la începutul lui aprilie 1945 — adică spre sfârșitul războiului — pe cerul Würtenberg-ului.

Versiunea rezumată a succesului — tot conform spuselor lui Vesco — a fost inclusă într-o informare despre ultimele progrese ale industriei aeronautice germane, redactat de un diplomat francez pro-gaullist, rezident în Elveția. Acest document a fost interceptat de agenții Republicii Sociale Italiene ai lui Mussolini și a căzut până la urmă în mâinile serviciilor de informații aliate, afiliate Armatei a VIII-a. Dar înainte, serviciile de Informații aliate primiseră altă veste, tot din Elveția, care explica dispariția unui grup de douăsprezece cvadrimotoare nord-americane, în timpul unui zbor spre Germania, de la o bază britanică. Respectiva informare spunea așa: „... O ciudată mașină zburătoare de formă emisferică, *fără îndoială circulară* (sublinierea îmi aparține, ca în știrea anterioară), îi atacase cu o viteză fantastică, distrugându-le în câteva minute fără să utilizeze nici o armă de foc."

Oamenii de știință germani lucrau la crearea, manipularea și *dirijarea de la distanță* a câmpurilor electromagnetice, pentru a le utiliza ca *arme paralizante* pentru motoare. În orice caz, cred că ipoteza „armei secrete", foarte discreditată de actualii ufologi, ar

trebui revizuită în mod serios, fără să se excludă existența unor adevărate OZN-uri interplanetare.

Aliații nu au reușit niciodată să găsească cele cinci prototipuri. Poate au fost transportate de submarine în America de Sud sau Antarctica, cu puțin timp înainte ca germanii să piardă războiul. Belluzzo și Christiansen s-au arătat foarte preocupați de faptul că nu se știe unde se găsesc armele, din cauza puterii enorme pe care ar conferi-o posesorului lor.

În timpul ultimei lupte, germanii au proiectat alte două tipuri de „farfurii zburătoare", dar acestea nu prezentau prea mare interes. Primul era propulsat de un motor obișnuit; iar al doilea avea două motoare mobile, care-i permiteau să zboare orizontal și vertical. Acest ultim aparat a primit numele cifrat de VX-3 și semăna cu un helicopter sau un Avion VTOL (cu decolare și aterizare verticală). Aparatul descris la început este cel mai interesant, pentru că era propulsat de un motor necunoscut și pentru că au dispărut prototipurile și unii cercetători care au lucrat la construirea sa.

Unde au transportat aceste presupuse submarine cele cinci prototipuri? Putem recunoaște în mod serios posibilitatea că le duceau la o bază secretă situată în America de Sud sau la Polul Sud? Interesul lui Hitler pentru America de Sud, mai ales pentru Brazilia, era vechi. Se zvonea că trimisese expediții pentru a construi acolo refugii secrete, în caz că situația din Germania se înrăutățea. Presa epocii a amintit de o expediție organizată de Führer, cu destinația Polul Sud, dar nu s-a prezentat nici o dovadă.

Conform unei versiuni care a circulat în mod insistent când trupele rusești au intrat în Berlin, Hitler a simulat o sinucidere, aranjând în așa fel ca două cadavre carbonizate să fie găsite în grădina buncărului său. Au fost identificate drept Hitler și Eva Braun. Adevărul ar fi că Hitler și Eva, după ce s-au căsătorit, au fugit cu un avion în nordul Germaniei (conform altei versiuni, acest avion a fost pilotat de celebra aviatoare Hanna Reitsch, care primise „Crucea de Fier" pentru că pilotase un V-1). Acolo îi așteptă un

submarin care i-a dus vii şi nevătămaţi în America de Sud. Acest submarin era un „U-977", care s-a predat după ce a îndeplinit această misiune secretă.

Alţi oficiali naziști, la fel ca şi oameni de ştiinţă, personal tehnic şi materiale au ajuns pe coastele Americii de Sud în acelaşi fel. Naziştilor, maeştri în arta minciunii şi a războiului psihologic, nu le-a fost greu să lege prietenii cu unele triburi indiene din bazinul Amazonului care începând de atunci au lucrat pentru ei. Dar cartelul general nazist s-a instalat la o bază ultrasecretă de la Polul Sud, unde conducătorii germani au trasat planuri pentru cucerirea lumii. Există un fapt sigur şi dovedit: în 1939, Hitler l-a trimis pe Alfred Ritscher la Polul Sud, pentru a explora Tierra de la Reina Maud (Neues Schabenland).

Unii ufologi afirmă de mult că există baze de OZN-uri la Polul Sud. Vom prezenta apoi unele observaţii făcute de militari chilieni şi argentinieni, care par să confirme acest fapt. Sunt multe indicii care demonstrează următoarele: majoritatea OZN-urilor observate pe imensul continent sud-american, mai ales în Argentina (Patagonia), Chile şi Brazilia, par să provină de la baze submarine sau antarctice.

Dacă recunoaştem că acest transport de oameni de ştiinţă şi militari naziști în America de Sud şi Antarctica, cu tot felul de materiale şi echipamente, a avut loc într-adevăr, nimic nu ne împiedică să tragem concluzia că, alături de „autenticele" OZN-uri extraterestre, e posibil să fi existat şi alte OZN-uri, fabricate pe Pământ.

Ba mai mult de atât: unii ufologi care cercetează problema posibilelor baze la Polul Sud, au fost reduşi la tăcere de indivizi necunoscuţi. Dintre aceştia fac parte Al Bender, Edgard Jarrold şi alţii. Bender a dat şi un nume fenomenului, „benderism", referindu-se la cazuri asemănătoare cu al lui, fiind primul care a afirmat că a fost vizitat de celebrii „oameni în negru". Au fost reduşi la tăcere şi unii martori care au văzut OZN-uri.

Dar tot au transpirat unele fapte surprinzătoare: există un loc în Antarctica, unde domneşte o temperatură benignă, este o vegetaţie de zonă temperată şi se poate trăi normal. Această zonă este înconjurată de furtuni magnetice, care nu pot fi traversate de avioane. Acest fapt conferă o barieră de netrecut, pentru a-i izola pe cei care lucrează la această bază. Doar aparatele zburătoare propulsate de „electromagnetism" pot străpunge această barieră. Nici nu se poate imagina un loc mai ideal pentru o bază OZN!

Ciudat este că în unele locuri, par să coexiste baze extraterestre cu baze create de pământeni. Rezultatul acestei coincidenţe ar putea fi o legătură între ambele civilizaţii, legătură de care naziştii ar putea beneficia din plin. Situaţia poate fi periculoasă potenţial. Întinse zone din Argentina, Chile şi Brazilia se află deja sub controlul naziştilor şi, în unele zone de pe glob s-au organizat Grupuri de Amuţire şi Neonazism. Cea mai diabolică armă ar putea fi cea psihologică, intervenind în credinţele religioase ale oamenilor simpli prin intermediul unui nou mesianism, în care se atacă „bombă atomică" (arma principalilor inamici ai Germaniei naziste: Statele Unite şi Uniunea Sovietică).

Aveţi deci mare grijă cu aceste ipocrite mesaje de dezarmare! După cruce se poate ascunde diavolul.

Această informaţie aparţine în întregime celor trei cercetători belgieni deja citaţi: cine doreşte să ia legătura cu ei, poate să se adreseze la: Belgian Interplanetary Study Circle, Maasfortbaan 187, LIER; Belgia.

Am menţionat posibile OZN-uri „germane". Dar ar putea să fie şi „ruseşti", dacă ar fi să-i dăm crezare lui Jimmy Guieu. Guieu afirmă că inginerul german şi autorul de tratate de astronautică, Heinz Gartmann ne asigură că Karl Wagner i-a prezentat lui Hitler în 1938 planul unui avion în formă de disc, care avea reactoare la periferie. Inginerul italian pe care l-am amintit deja, Giuseppe Belluzo, publica în 1942 un proiect asemănător în *Gironale d'Italia*.

Dar în Germania au avut loc realizări concrete, cu puțin înaintea căderii Celui de-al III-lea Reich. V-7 (*Vergeltungswaffe Sieben*) sau „arma de represalii nr. 7 era gata să iasă din laboratoarele subterane de la Breslau. Era vorba de un motor în formă de disc, care a fost testat cu rezultate mai mult decât satisfăcătoare deasupra Mării Baltice. Dar aceste laboratoare secrete au încăput pe mâna rușilor, care s-au grăbit să-i captureze pe cei trei ingineri și un important material. Unul din experți era doctorul Miethe, „părintele", care a reușit să fugă în Egipt și de acolo a ajuns în Statele Unite.

De aceea, rușii și americanii „și-au împărțit" secretele discului V-7 al aparatului supersonic echipat cu 12 turboreactoare B.M.W.O 28, cu o rază de acțiune de 40.000 km și un „prag" superior celui de 20.000 m. (Este, în mod sigur unul din prototipurile citate de cercetătorii belgieni.) În mai 1953, inginerul Georg Klein dezvăluia în ziarul hamburghez *Die Welt*, că Miethe este în mod practic creatorul unui avion în formă de disc, care putea zbura cu mai mult de 2.000 km pe oră.

Rușii au, fără îndoială, aparate zburătoare lenticulare și eliptice. Nenumărații „bolizi" care au survolat Peninsula Scandinavă imediat după cel de-al doilea război mondial, veneau în mod invariabil din nord-est și luau aceeași direcție la întoarcere. Aceste răspunsuri date de mii de martori au fost confirmate oficial de colonelul Ingemar Nygrem, șeful bazei aeriene Ljungbyhed (Suedia). În plus, un expert german în arme teleghidate a afirmat că sovieticii dispuneau de discuri zburătoare. Testarea lor se efectuează pe insula arctică Noua Zemlia, care aparține Uniunii Sovietice. De acolo decolau „bolizii" care survolau peninsula scandinavă, ajungând până în Danemarca. Faptul că aceste aparate își limitează zborul la o regiune definită, pare să respingă ideea că ar fi comandate de un mănunchi de unde dirijate de la distanță.

Pe 12 noiembrie 1953, Radio Moscova transmitea în toate cele patru zări că un prototip construit de inginerul Vladimir Veilcenco

„pulverizase practic toate recordurile existente în materie". Nişte informaţii culese de agenţii serviciilor de informaţii britanice le-au permis englezilor să anunţe în revista *RAF* că ruşii aveau „un trabuc zburător atomic", prevăzut cu o nouă substanţă izolantă, numită „LOSK", care nu cântărea mai mult ca aluminiul. Această substanţă împotriva radiaţiilor ar putea permite renunţarea la enormele blindaje de plumb, de care este nevoie la ambele reactoare nucleare. Această aeronavă cu aripi în formă de delta ar avea o autonomie de zbor de 2.000 km de zbor, poate atinge 40.000 km pe oră şi se poate ridica până la 25.000 m altitudine. Motorul său atomic are o propulsie de 50 t!

Presupunând apoi că unul din prototipurile discului zburător german ar cădea în mâinile ruşilor (sau cel puţin planurile după care au călătorit), nimic nu ne împiedică să presupunem că unele din cazurile de OZN-uri văzute în Europa ar putea avea această precedenţă. În această privinţă, în numărul 291 al „Catalogo Magonia", reprodus în cele ce urmează, pilotul OZN-ului a conversat *în rusă* cu martorul.

Conform părerii lui Jimmy Guieu, OZN-urile de origine *terestră* trebuiau să reunească următoarele patru caracteristici:

1) Este vorba de aparate *nesilenţioase* în general.
2) Viteza lor *nu este uluitoare.*
3) Se văd întotdeauna *în zone foarte delimitate.*
4) Apar, începând cu 1946, deasupra Suediei şi Danemarcei, iar din 1952 în Australia, Noua Zeelandă şi Canada. (Guieu nu menţionează nenumăratele cazuri sud-americane, cele mai multe dinainte de 1954, data publicării cărţii sale, dar poate că naziştii de la baza antarctică unde se perfecţionează prototipurile secrete nu le-au pus la punct decât mai târziu; deşi, chiar şi atunci erau „de o perfecţiune incredibilă".)

Dacă recunoaştem, ca ipoteză de lucru, că ocupanţii unor OZN-uri văzute la sol sunt „tereştri", multe observaţii, în sinea lor incongruente, s-ar rezolva de la sine. Ocupanţii lor ar adopta o abilă politică de „camuflaj" (ca să folosim expresia preferată a lui Vallée, deşi el o utilizează în alt sens) şi, prin intermediul unor pretinse mesaje „antiatomice" ar pune bazele unui cap de pod în diverse ţări, prin intermediul unor iluzii sau a unor persoane de bună credinţă (Adamski, Siragusa, IPRI peruan, etc.)

Incidenţa mai mare de cazuri de acest tip în America de Sud este un punct în plus în favoarea acestei ipoteze. Oricum, am precizat că aparatele cu ocupanţi umani sunt relative rare în Europa.

În schimb, cazurile de „aterizări" însoţite de umanoizi de mică statură şi cap mare, par să abunde atât în Lumea Veche, cât şi în cea Nouă. Aceştia ar putea fi într-adevăr „extratereştri".

Deoarece pe cititor îl interesează fapte, nu vorbe, le voi oferi în continuare, selectate din bogata cazuistică adunată de cei doi cercetători. Gordon W. Creighton a reunit şaizeci şi şase de cazuri din America de Sud, în cartea sa fundamentală *Los Humanoides,* publicată de Pomaire, S.A. Cât despre Vallée, în finalul operei sale *Pasaporte a Magonia* (Plaza & Janes Editores, S.A.), publică o listă cu 923 cazuri de „aterizări", pe parcursul unui secol. Este vorba de celebrul „Catalog Magonia". Ambele cărţi au fost traduse de mine.

Să începem cu Gordon W. Creighton. Numărul corespondent din listă precede cazul. Scoaterea în evidenţă a unor pasaje îmi aparţine.

2. Lago Argentino, sudul Argentinei. — Acest caz din 13/3/1950 figurează deja în această carte: este cel al fermierului Wilfredo H. Arevalo. (a se vedea capitolul corespunzător celui cu Triunghiul din Argentina.)

5. Aproape de Santa Maria, Rio Grande do Sul, Brazilia. — Un brazilian de origine germană, Rubem Hellwig, a întâlnit de două ori,

în martie 1954, un mic aparat şi a vorbit cu ocupanţii săi: un *bărbat înalt şi blond* şi două femei cu piele închisă la culoare, păr lung şi ochi mari. Erau îmbrăcaţi la fel, în costume maro, într-o singură piesă, cu fermoar. Hellwig a declarat ziariştilor că acele fiinţe putea trece foarte bine drept pământeni.

17. În apropierea aeroportului Pajas Blancas, Cordoba, Argentina — Într-o zi din aprilie 1957, un motociclist a întâlnit un disc enorm cu un diametru de 18 metri, din care a ieşit un om de 1,73 metri înălţime. Era îmbrăcat într-un costum mulat, ca acela al unui scafandru. L-a invitat amabil pe martor, care se refugiase în şanţ, să intre în disc, unde erau cinci sau şase bărbaţi îmbrăcaţi la fel, aşezaţi dinaintea unor panouri de instrumente.

19. São Sebastião, coasta de sud a Braziliei. — Într-o zi de iulie 1957, seara, profesorul Joao de Freitas Guimaraes, jurist şi profesor de drept roman, a fost invitat să urce într-un disc în formă de pălărie, de către *doi bărbaţi înalţi* (aproape 1,80 m), cu *păr lung şi blond.* Păreau tineri.

20. Kilino, provincia Cordoba, Argentina. — Pe 20/8/1957, un ofiţer din Aviaţia argentiniană a văzut un disc coborând încet. A auzit dinăuntru vocea care i-a spus în spaniolă să nu se teamă, pentru că navele interplanetare aveau deja o bază în regiunea vecină din Salta şi vor veni în curând să se arate tuturor popoarelor de pe pământ şi să le prevină de *marile pericole pe care le implica folosirea nesăbuită a energiei atomice.*

37. Pajas Blancas, provincia Cordoba, Argentina. — La ora 4 dimineaţa, în ziua de 5/6/1964, unui medic şi soţiei sale (au refuzat să li se publice numele) le-a apărut în faţa maşinii un enorm aparat sclipitor, care bloca şoseaua. O fiinţă s-a apropiat de maşină şi a întrebat medicul în spaniolă: „Ce este, prietene?" Necunoscutul a adăugat: „Nu vă temeţi. *Sunt pământean* şi mă aflu într-o misiune... Mă numesc R.D. Spuneţi asta oamenilor, aşa cum credeţi." Apoi, omul s-a îndepărtat şi s-a alăturat celorlalţi doi, îmbrăcaţi în gri. Cei trei au intrat în maşina care s-a înălţat cu repeziciune.

42. Chalac, frontiera Argentinei şi Paraguay-ului. — Trei fiinţe de statură înaltă, înconjurate de un halou luminos, au coborât dintr-o maşină zburătoare dinaintea a cincizeci de indieni din tribul toba, care au îngenuncheat şi i-au venerat ca pe nişte zei. Atunci au auzit o voce care le spunea să nu se teamă, pentru că fiinţele din spaţiu se vor întoarce în curând să-i convingă pe pământeni de existenţa lor şi ca *să aducă pace în lume.* (Oare s-ar putea concepe o scenă mai teatrală şi mai bine realizată, pentru a-i impresiona pe indienii naivi şi a-i face să răspândească „ideile" care le conveneau lor?) Faptul a fost semnalat de diverşi funcţionari ai poliţiei argentiniene, care au fost martorii acestui caz şi au făcut diverse fotografii ale maşinii... fotografii care au fost confiscate de autorităţi, aşa cum era de aşteptat, după cum ne-a spus doctorul Oscar A. Galindez.

43. Quilmes, provincia Buenos Aires, Argentina. — Pe 20/7/1964, Ramon Eduardo Perreyra era în furgoneta sa. Atunci a văzut căzând cin cer ceva asemănător unei „paraşute". Când s-a dus să vadă ce este, a văzut un aparat ovoid, susţinut de nişte picioare metalice. Lângă maşină era *un tânăr blond,* care părea să studieze o bucată de hârtie. Martorul a putut să se apropie fără să fie observat şi, prin cupola transparentă a aparatului, a văzut un al doilea om, aşezat dinaintea unui panou de instrumente. Când cel de afară şi-a dat seama de prezenţa sa, s-a arătat mirat şi s-a urcat în aparatul care a decolat, pierzându-se din vedere.

54. Mar del Plata, Argentina. — Eduardo Lujan Yacobi şi soţia sa se întorceau noaptea acasă, pe 20/8/1965, când au văzut aterizând o maşină zburătoare şi apoi au observat mişcându-se în jurul ei nişte fiinţe care păreau *să inspecteze o avarie* (este primul dintr-o serie de cazuri OZN „cu avarii", în care ocupanţii lor „le inspectează" sau „fac reparaţii"... totul este foarte uman şi „terestru").

55. Ciudad de Mexico, Mexic. — Pe 23/8/1965 (după trei zile de la cazul anterior), mai mulţi studenţi mexicani s-au întâlnit cu cei de la bordul unui enorm disc metalic, aşezat în afara oraşului. Echipajul acestui aparat era compus din *oameni cu aspect complet*

terestru, de peste doi metri înălțime (cititorul trebuie să țină cont de faptul că latino-americanii sunt mici de statură, în timp ce 1,80, 1,90 metri reprezintă ceva obișnuit pentru popoarele nordice). Să adăugăm și puternica impresie lăsată studenților, care e posibil să mai fi exagerat și ei înălțimea vizitatorilor. Aveau *păr blond și ochi albaștri* și erau îmbrăcați în haine dintr-o singură bucată, fără cusături, cu aspect metalic. Au spus că sunt de pe Ganimedes și intenționau o „cucerire pașnică" a Pământului." (Deși doctorul Goebbels pare să fi murit în buncărul berlinez, este posibil să-i fi urmat la conducerea Ministerului său o persoană la fel de abilă și capabilă ca el.)

Aici se termină cazurile adunate de Gordon W. Creighton. Este interesant de reprodus comentariul acestui cercetător la pagina 131 din cartea citată: „Remarcați neobișnuita asemănare existentă între aceste personaje și *venusianul* lui Adamski. Dacă vrem să fim imparțiali, trebuie să studiem în profunzime..., aceste cazuri sud-americane cu *oameni cu păr lung*. Și se pare că nu s-a făcut așa ceva."

În această tipologie intră și „extratereștrii" cu care s-au întâlnit, se pare, membrii Institutului Peruan de Relații Interplanetare (IPRI), în 1974. Aceste ființe i-au asigurat că aparțin Confederației Lumilor și provin de pe Ganimedes (satelit al lui Jupiter, din câte se pare, foarte *la modă*) și de pe Apu, presupusă planetă, care ar aparține sistemului binar Alfa Centauri, aflat la 4,2 ani lumină de noi. „Mesajele" lor au fost aceleași: scopuri pacifiste, prevenirea împotriva folosirii energiei atomice. Aceste mesaje s-au repetat până la saturație de la Adamski până la Siragusa, fiind transmise de diverși „martori".

Vom reproduce în continuare câteva cazuri (de asemenea rezumate, cum am făcut cu cel din Creighton), alese din „Catalogul Magonia" de Vallée, catalog realizat pe computer. Se indică de asemenea numărul de ordine și se dau mai întâi data și ora locală.

Vom începe cu două cazuri de „avarii":

78. 24/4/1950, orele 22:00. — Abbiate Guazzone (Italia). Bruno Facchini a văzut un obiect care se zărea la mică altitudine, lângă care un om într-un costum mulat şi cască făcea nişte reparaţii. Alţi trei oameni stăteau în picioare lângă aparat. Martorul a văzut sărind scântei, ca la sudură.

82. 19/6/1951, orele 12:00, Sonderborg (Danemarca). Joseph Matiszewski, mecanic, a văzut aterizând un obiect pe o păşune, din care au ieşit *patru bărbaţi* foarte dichisiţi. Erau bruneţi, în costume negre strălucitoare şi căşti transparente. În interior şi pe aparat erau alţii, care făceau, se pare, „reparaţii".

87. Decembrie 1957, Red Springs (Carolina de Nord). Sam Coley şi cei doi fiii ai săi au văzut un obiect cu un ocupant cu *aspect uman.*

95. 24/7/1952, noaptea, Vico (Italia). Un om care pescuia în râu a văzut un disc nemişcat pe cer, din care atârna furtun care se scufunda în apă. *Un bărbat* cu cască privea martorul pe o fereastră. Discul enorm s-a îndepărtat peste zece minute spre est. Peste şase zile, *un necunoscut cu aspect străin* a vizitat martorul şi l-a ameninţat.

106. 18/11/1952, dimineaţa, Castelfranco (Italia). Agricultorul Nello Ferrari a văzut trei ocupanţi ai unui disc metalic care se uitau direct la martor. Aspectul său era *complet uman* şi erau îmbrăcaţi în costume de cauciuc. Au pronunţat nişte cuvinte pe care Ferrari nu le-a înţeles.

143. 10/10/1954, 20:30, Mourieras (Franţa). Acesta este celebrul caz din podişul Millevaches, unde ţăranul M. Mazaud, un om în vârstă, a dat peste *un om de statură normală,* cu cască de motociclist, care l-a îmbrăţişat, sărutat şi apoi s-a urcat într-un obiect de 4 m lungime şi a decolat spre Limoges.

(Admiţând că exista o veche legătură între M. Mazaud şi necunoscut — poate un vechi camarad din al doilea război mondial care s-a adăpostit în casa sa — gestul acestuia pare perfect logic.

Altfel, ne-am afla în plin „festival al absurdului", după cum spune Aimé Michel.)

291. 20/10/1954, 2:30, Raon-l'Étage (Franţa). Muncitorul ungur Lazlo Ujvari a întâlnit un om în haină, cizme şi o caschetă de pilot, care l-a ameninţat cu un pistol, spunându-i ceva într-o limbă necunoscută. Când Ujvari i s-a adresat în ruseşte, necunoscutul i-a răspuns în aceeaşi limbă, l-a întrebat dacă se afla în Spania sau Italia şi *la ce depărtare era de Germania.* Când l-a întrebat cât este ceasul, Ujvari i-a spus că este 2:30. Atunci necunoscutul şi-a scos ceasul şi i-a spus: „Minţiţi; este 4." Pe urmă s-a interesat la ce depărtare se afla Marsilia. L-a invitat pe Ujvari să-l urmeze şi au ajuns în faţa unui aparat discoidal gri, cu antenă, care s-a ridicat apoi cu necunoscutul la bordul său. (Comentariu: Vallée prezintă acest caz ca unul din exemplele de „camuflaj" şi absurd total. Cu toate acestea, dacă se ia în considerare faptul că era vorba de un pilot care provenea de la o *bază foarte îndepărtată* şi care era dezorientat, explicaţia este logică şi normală... Aşa s-ar explica şi diferenţa orară.)

384. 20/7/1956, Panorma City (California). Trei persoane au observat un obiect sferic enorm, din care ieşeau trei fiinţe de aproape doi metri, *cu păr lung şi blond,* în costum verde, mulat.

385. Septembrie 1956. 20:30. Cabo Frito (Brazilia). O. Guarichi se plimba pe plajă când a văzut ieşind din mare un obiect care a aterizat lângă el. Dinăuntru au ieşit *doi bărbaţi de 1,80 m,* cu uniforme cu aspect metalic. Au discutat doar prin gesturi cu martorul.

427. 6/11/1957. 5:40. Plaza del Rey (California). Richard Kehoe mergea cu maşina, aproape de plajă, când i s-a oprit motorul. Pe plajă se afla un obiect ovoid. *Doi bărbaţi* de statură mică, dar normală au ieşit din aparat şi l-au întrebat pe martor cine este şi cât este ceasul. Aveau un aspect normal, purtau pantaloni negri de piele, curea neagră şi jerseu de culoare deschisă. (Acest Kehoe nu are nici o legătură cu maiorul Keyhoe).

429. 6/11/1957, 6:30, Knoxsville (Tennessee). Everett Clark de doisprezece ani a văzut un obiect ciudat la sol şi patru din ocupanţii săi, doi *bărbaţi* şi două *femei,* care vorbeau o limbă străină, căruia lui *i s-a părut a fi germana.* (A spus de fapt că „vorbeau ca soldaţii germani din filme".)

Notă. — În relatarea sa, Vallée nu citează un caz contemporan, probabil, pentru că-l considera suspect. În schimb, cazul figurează în toate detaliile în cartea *Flying Saucers Occupants* (ocupanţii farfuriilor zburătoare) de Corral şi Jim Lonrenzen. Aceşti autori recunosc că majoritatea cercetătorilor resping acest caz, probabil pentru că martorul a fost examinat de psihiatri, trimis la o clinică de boli mintale şi apoi, când s-a externat, a început să ţină conferinţe delirante despre „legăturile" sale.

Protagonistul acestui caz se numeşte Reinhold Schmidt. În seara de 5 noiembrie 1957 a apărut foarte speriat în biroul şerifului din Keamy (Nebraska), pentru a-şi spune ciudata poveste. Se pare că i se oprise maşina din cauza unei pene de motor, la 20 m de un obiect ovoid de 30 m lungime şi mai mult de 3 m înălţime, susţinut de patru picioare. Din obiect a coborât o scară şi doi oameni „de vârstă medie" l-au percheziţionat să vadă dacă nu era înarmat şi apoi l-au dus în navă, unde a stat o jumătate de oră. Nu i-au transmis nici un fel de mesaj „transcendental". L-au îndemnat doar să spună oamenilor că „ei nu făceau rău nimănui".

Amintiţi-vă că incidentul tânărului Everett Clark a avut loc la şase şi jumătate în dimineaţa următoare, când povestea lui Reinhold Schmidt nu se publicase încă în presa locală. Fără îndoială, coincidenţa este uimitoare, după cum poate constata şi cititorul, chiar dacă Schmidt trăia în Nebraska şi tânărul Clark în Tennessee. Ne putem îndoi de spusele lui Schmidt, gândindu-ne că această întâmplare ar fi putut declanşa o serie de sechele delirante la o fiinţă instabilă psihic, ca el.

451. 18/12/1957, noaptea, Old Saybrook (Connecticut). O splendidă strălucire a trezit-o pe Mary Starr, care a văzut pe

fereastră fuselajul unui aparat care încremenise în aer, cu trei *bărbaţi* la bord, *cu mâna dreaptă ridicată,* îmbrăcaţi în haine galbene. (Ciudat loc şi moment pentru salutul nazist).

490. 26/6/1959, 18:45, Boianai (Noua Guinee). Acest caz este „clasic". Numeroşi martori ai misiunii evanghelice, împreună cu reverendul V.B. Gill, care era în fruntea lor, au văzut un obiect în formă de disc care a coborât până la o sută de metri. Pe acest obiect se aflau nişte *oameni* care răspundeau la semnele făcute de cei de la sol.

517. 18/4/1961, 11:00, Eagle River (Wisconsin). J. Simonton a văzut un obiect cu un diametru de zece metri şi patru metri înălţime, oprit aproape de casa sa. Apoi s-a deschis o uşă pe care a apărut un om foarte mic de statură, cu aspect de italian (să se mai menţină axa Roma-Berlin?). Avea pulover negru pe gât şi pantaloni negri, cu vipuşcă albă, verticală. Se vedea şi alte două persoane în interiorul OZN-ului, care găteau, din câte se vedea. Simonton a umplut cu apă o cană pe care dat-o necunoscutului, iar acesta, în schimbul apei, i-a dat trei plăcinte. Pe urmă, aparatul a plecat. *Comentariu:* nu putem concepe că nişte „extratereştri" autentici ar fi putut face plăcinte şi ar fi cerut apă ca nişte ţărani de rând. Acest ciudat episod ar avea oarecare coerenţă numai dacă am presupune că erau nişte „fiinţe umane obişnuite". Altfel ar fi o aiureală.

531. 30/4/1962, noaptea, Muntele Etna (Sicilia, Italia). Îşi face apariţia Eugenio Siragusa. Acest funcţionar municipal din Catania, care avea atunci 43 de ani, susţine că a întâlnit *doi oameni de statură normală,* îmbrăcaţi în costume de scafandru, care i-au ţinut un discurs pacifist în italiană. În urma lor era un obiect strălucitor, cu un diametru de 15 m. În acea zi s-a născut „Fratellanza Cosmica" (Frăţia cosmică), fondată de Siragusa, care a împânzit lumea cu literatură pacifistă şi mesianică de proastă calitate, dictată mai ales de „Astar Sheran", conducătorul flotilelor interplanetare care-şi propun să ne „salveze" de soarta noastră.

545. 5/9/1962, noaptea, Monte Manfre (Italia). A doua întâlnire cu *signore* Siragusa, care a văzut de această dată doi oameni *înalți, de 2,10 m* (poate că a fost foarte impresionat). Lângă ei se distingea un obiect giratoriu cu un diametru de 25 m. De data aceasta nu s-a transmis nici un mesaj. Ce păcat!

568. 13/3/1963, 22:30, Richards Bay (Africa de Sud). Fred White pescuia când a văzut aterizând un obiect la 15 metri depărtare. Era enorm şi semăna cu două farfurii suprapuse. *Un bărbat blond* cu cască metalică s-a uitat la martor pe o uşiţă. Avea un costum albastru, dintr-o singură piesă, fără nasturi sau cusături, şi mănuşi strălucitoare. După puţin timp, a dispărut.

614. 15/6/1964, Arica (Chile). R.A. Donoso, miner, a văzut aterizând o maşină ciudată, din care au ieşit *doi bărbaţi cu ten deschis,* care le-au cerut apă (la fel ca-n cazul lui J. Simonton) într-o limbă care părea a fi un amestec de engleză şi spaniolă. Donoso le-a dat puţină apă din radiatorul maşinii sale.

659. 20/7/1965, 8:00, Quilmes (Argentina). Acesta este cazul lui R. Pereyra, care figurează deja la numărul 43 în lista reprodusă de Creighton.

734. 23/3/1966, 5:05, Temple (Oklahoma). Un electronist care mergea cu maşina la o bază aeriană locală unde lucra, a întâlnit pe şosea un obiect care-i bloca drumul. Avea forma unui fuzelaj de avion, de 25 metri lungime, cu o „ridicătură" în partea superioară, care semăna cu carlinga unui „B-26". Se sprijinea pe nişte picioare şi avea nişte lumini foarte strălucitoare la proră şi la pupă. Alături de OZN a văzut o uşă şi o scară. Un *bărbat* îmbrăcat în salopetă, părea să inspecteze aparatul pe care scrie „TL 4768". (Obiectul corespunde destul de mult cu descrierea lui R. Schmidt: folosirea literelor şi cifrelor arabe de către „extratereştri" pare absurdă, ca să nu spunem chiar imposibilă.) Când martorul s-a apropiat, „pilotul" a intrat în aparat şi acesta s-a ridicat. Martorul, familiarizat cu toate tipurile de avioane militare, nu a reuşit să identifice aparatul şi n-a văzut nici un motor.

812. 25/1/1967, 4:30, Winsted (Minnesota). Un automobilist a coborât să vadă ce se întâmpla cu maşina sa, care se oprise. În momentul acela, a văzut apropiindu-se o lumină intensă pe şosea, care provenea de la un obiect mare sprijinit pe un tripod. Din el a coborât un om, într-un fel de ascensor. Era un *bărbat de statură medie,* îmbrăcat într-o *salopetă albastră*. După ce a verifica ceva, a intrat în aparat şi a plecat.

856. 17/7/1967, seara, Belfast (Irlanda de Nord). E. Browne a văzut într-o pădure un obiect în formă de disc, suspendat la doi metri de sol. Apoi s-a deschis o trapă şi din ea au ieşit *doi oameni* în costume argintii, care au intrat la loc în aparat, după ce au dat o raită prin pădure. Lăsam explicaţia... la latitudinea imaginaţiei cititorului.

900. 24/11/1967. 14:30. Rio de Janeiro (Brazilia). Tehnicianul Ugo Battaglia şi un băiat au văzut coborând un obiect metalic discoidal care s-a oprit după ce s-a lovit de un copac. Apoi, *trei bărbaţi înalţi,* îmbrăcaţi în salopete albe, au verificat OZN-ul, înconjurându-l o dată.

907. Iulie 1968, 0:50. Villa Carlos Paz (Argentina). Maria Pretzel, 19 ani, a văzut intrând în motelul tatălui său *un bărbat blond,* de doi metri, cu un costum albastru strălucitor, cu o sferă în mână. Omul i-a spus ceva de neînţeles şi fata a leşinat.

Cunoscutul caz al Mariei Pretzel (a se observa că majoritatea martorilor acestor incidente au nume germane) încheie selecţia cazurilor din „Catalogul Magonia". Încercarea de a reduce aceste cazuri şi personaje la o origine extraterestră este extrem de dificilă: comportamentul multora din „ocupanţi" este destul de normal, uman şi terestru. Dacă nu sunt de pe planeta noastră, ar trebui să fie de pe o planetă identică, posibilitate greu de admis, mai ales pentru sistemul nostru solar. Nu ştim absolut nimic despre evoluţia vieţii extraterestre, dar se poate presupune că ar avea ceva comun cu viaţa terestră: o enormă adaptabilitate la mediu, ceea ce ar da un evantai

de forme biologice, care nu ar avea nici o legătură cu ale noastre, în orice caz.

„Umanoidul extraterestru" mai merge, dar „extraterestrul uman" e mai greu de acceptat. (Dezbaterea problemei UMMO poate fi un caz separat..., sau ar putea face parte din acelaşi „camuflaj").

Presimt polemicile care vor apărea în urma celor prezentate anterior. *Antonio Ribera afirmă că mulţi „extratereştri" sunt germani, ba chiar nazişti!* Atenţie. Doar imbecilii şi persoane oficiale cu prestanţă (iar eu consider că nu fac parte nici dintr-o categorie, nici din alta) fac afirmaţii categorice. Eu unul m-am mulţumit doar să expun o simplă ipoteză de lucru (ştiinţa vorbeşte prin intermediul ipotezei la fel cum Iisus a făcut-o prin parabole), care ar putea explica mai bine prezenţa acestor „ocupanţi" umani decât ipoteza extraterestră.

Dacă cineva consideră că nici una din ele nu este valabilă, ne facem bagajele şi plecăm în Magonia.

Observarea OZN-urilor în Antarctica

Jacques Vallée, la începutul capitolului II („Triplul camuflaj") din cartea sa *Le Collège Invisible,* citează o parte din scrisoarea trimisă de şeful Misiunii Navale chiliene în Antarctica unui scriitor nord-american, în care se spune textual:

„Avem plăcerea să confirmăm primirea scrisorii dumneavoastră... referitor la fotografiile care arată OZN-uri în formaţie de zbor şi despre care spuneţi că au fost făcute de căpitanul Orrego, din Marina chiliană, în apropiere de Antarctica, în 1948.

În această privinţă, avem onoarea să vă informăm că am primit recent o comunicare din partea căpitanului Orrego, în care declară că n-a văzut OZN-uri în Antarctica în 1948. Prin urmare, fotografiile pe care ni le cereţi nu există..."

Doctorul Vallée citează această scrisoare ca exemplu al politicii de „tăinuire sistematică a adevărului" practicată de unele guverne. Exemplele ar putea continua la nesfârşit.

Cu toate acestea, înainte, s-au făcut nişte studii şi fotografii în Antarctica, nedezmințite până în clipa de față. Reproduc aceste cazuri în cartea mea, *OZN-uri în America Latină şi Spania* (Plaza & Janes Editores, S.A.). În continuare, voi oferi un rezumat al faptelor.

La începutul lui iulie 1975, s-au înregistrat surprinzătoare apariții la bazele Marii Britanii, statului Chile şi Argentinei, pe continentul înghețat. Ştirile din surse oficiale pe care le posed sunt numai de origine argentiniană şi chiliană şi sunt cele pe care le voi utiliza în principal pentru a rezuma faptele pe care le voi prezenta în continuare cititorului. M-am servit de asemenea de diverse ştiri difuzate de presă, deoarece cazul a fost amplu comentat în lumea întreagă.

Forțele aeriene chiliene au emis o radiogramă oficială de la o bază antarctică, în care se descrie un obiect zburător neidentificat, zărit pe 19 iunie 1965, de cercetători britanici, chilieni şi argentinieni. Obiectul luminos a zburat în zigzag, după care a dat impresia că a rămas suspendat într-un loc, conform radiogramei transmise cartierului general al Aeronauticii de comandantul Mario Jahn Barrera, de la baza antarctică chiliană „Arturo Prat". „Nouă membri ai bazei au văzut obiectul în timp ce-şi efectuau obişnuitele studii meteorologice. A rămas vizibil timp de douăzeci de minute, după care a luat-o într-un unghi de 45° la sud-est de insula Decepcion, în direcția nord-est–sud-est, cu o mare viteză şi un curs oscilant", conform raportului comandantului. Radiograma a adăugat că, a doua zi, baza britanică din Antarctica a informat prin radio că cinci din membrii săi au văzut un obiect zburător cu o noapte înainte, dar era de culoare roşie, cu variații de galben şi verde şi că a stat vreo zece minute înainte să dispară. Chilienii au luat apoi legătura cu baza antarctică argentiniană, după cum a afirmat comandantul Jahn Barrera şi şeful bazei argentiniene, Ladislao

Duran Martinez, a spus că imortalizase fenomenul în zece fotografii color şi că fusese văzut de şaisprezece persoane de la bază. Radiograma comandantului chilian spune în concluzie că „între baze nu a existat nici o comunicare anterioară, care să fi putut induce o psihoză a acestui tip de apariţie, ceea ce poate fi interesant pentru organizaţiile ştiinţifice."

Buletinul informativ numărul 172 al Secretariatului Marinei exprimă următoarele: „Într-o comunicare radioelectrică, comandantul bazei navale Decepcion din Antarctica argentiniană, locotenentul de infanterie marină Daniel Perisse, care are această funcţie, a reafirmat exactitatea datelor conţinute în informarea cu privire la apariţia de obiecte zburătoare neidentificate în acele regiuni. În acest sens, a declarat că, în comunicarea lui s-a limitat să detalieze strict ce a văzut personalul: şi anume că era vorba de un obiect strălucitor ca o stea de primă mărime, care se deplasa spre nord cu o viteză variabilă, uneori static, dar cu bruşte accelerări şi schimbări de direcţie. Caracteristicile obiectului şi deplasarea sa permit să se afirme că nu este vorba de o sondă spaţială, nici de o stea, nici de un avion. Obiectul a fost văzut de şaisprezece persoane — adaugă locotenentul Perisse — dintre care au făcut parte trei adjuncţi chilieni de la baza Aguirre, care se aflau la Decepcion, pentru că unul din ei suferise o fractură şi a avut nevoie de îngrijiri medicale. A explicat apoi condiţiile în care a avut loc apariţia. În Antarctica, ziua începe practic la 10:20 şi lumina diurnă durează până la 15:30; pe urmă, urmează şaisprezece ore de noapte neagră. Apariţia a fost observată în orele de noapte, într-o beznă totală, întreruptă parţial de lumina lunii. În privinţa tentativei de a fotografia obiectul, a afirmat că n-a oferit prea multe posibilităţi, datorită diverselor inconveniente, dintre care sensibilitatea redusă a filmului utilizat, distanţa şi întunericul desăvârşit. Pe de altă poarte, informaţiile care provin de la Baza Navală Orcada scot în evidenţă un fapt de mare importanţă şi anume că, la trecerea obiectului prin acel punct, două variometre în funcţiune au acuzat, la ora apariţiei,

perturbări ale câmpului magnetic, înregistrate de banda respectivelor aparate." (Scoaterea în evidenţă a fragmentului îmi aparţine.)

Personalul Bazei Navale Orcadas a confirmat apariţia obiectului zburător neidentificat. „Apariţia" s-a produs pe 3 iulie. În declaraţiile radiotelefonice date presei, comandantul bazei, locotenentul de fregată Miguel Sosa a spus că acolo, la Orcadas, obiectul a fost văzut mai puţin timp decât la baza de la Decepcion din Antarctica, dar a putut fi studiat clar în cele cincisprezece secunde. A apărut exact la 17:30, în ziua de 3, adică pe timp de noapte. A adăugat că puţinul timp disponibil i-a împiedicat să facă fotografii. „S-a înregistrat în schimb o uşoară perturbaţie a variometrelor observatorului meteorologic." A declarat apoi că obiectul era rotund, de culoare alb-albăstruie. „Dimensiunile — a adăugat el — erau cât cele ale unei stele de primă mărime. Se deplasa de la est la vest, cu o mişcare parabolică." În cele din urmă, a afirmat că obiectul a fost observat de doi meteorologi, aşa că respinge posibilitatea unei halucinaţii sau confuzii.

La începutul lui martie al aceluiaşi an, 1956, Marte se afla în opoziţie cu Pământul. Peste câteva luni s-a înregistrat o perioadă de vârf mondială pentru OZN-uri. Pe 1 iulie al respectivului an, a avut loc la Vallensole (Alpii francezi inferiori; azi Alpii regiunii Alta Provenza) întâlnirea ţăranului M. Masse cu doi umanoizi mici de statură şi cu nava lor pe câmpul lui de levănţică.

Coincidenţa perioadelor de vârf, opoziţiile de OZN-uri şi distanţele minime dintre Pământ şi Marte s-au repetat de douăsprezece ori între 1947 şi 1987 (patruzeci de ani!), ceea ce înseamnă că nu poate fi o întâmplare sau un calcul probabilistic. S-ar putea totuşi să existe o *cazualitate* în acest fapt, a cărui adevărată explicaţie n-o cunoaştem încă.

AL OPTULEA ŞI AL NOUĂLEA TRIUNGHI: AUSTRALIA ŞI NOUA ZEELANDĂ

În plin Ocean Indian, la suficientă distanţă de coasta sud-vestică a Australiei, se află o zonă de mari perturbaţii magnetice. La şaptezeci şi două de grade mai la est, aproape deasupra Noii Zeelande, mai este una. În continuare ne vom ocupa de amândouă pentru că, din fericire, la asemenea latitudini există grupuri foarte active care studiază fenomenul OZN şi publică buletine şi reviste atât în Australia, cât şi în Noua Zeelandă.

Cu toate acestea, pentru cazurile mai vechi, vom apela la Charles Fort, sursă aproape inepuizabilă de fapte insolite.

Pe 11 iunie 1881, la patru dimineaţa, vasul *La Baccante* naviga între Melbourne şi Sydney (Australia). Doi martori au văzut un obiect care semăna cu un vas complet luminat, „Un vapor fantomă strălucitor." Este vorba de doi martori de excepţie: erau cei doi fii ai prinţului de Wales, unul din ei, viitorul rege al Angliei.

Alt caz l-am preluat de la Fort. La miezul nopţii de 24 februarie 1885, într-un punct situat între Yokohama şi Victoria (Australia), căpitanul vasului *Innerwich* a fost trezit de secundul său, care a văzut ceva insolit pe cer. Căpitanul a venit pe punte şi a văzut că cerul părea să fi luat foc. „În clipa următoare, a apărut deasupra bărcii o mare masă în flăcări, care i-a orbit complet pe cei de faţă." Această masă arzândă a căzut în mare. Probabil că era destul de

mare, pentru că apa s-a ridicat şi a lovit vasul, ca un val gigantic, zguduindu-l din toate încheieturile. Căpitanul, care era un bătrân lup de mare, a declarat că „spaima pe care le-a trezit-o acel spectacol nu se putea descrie în cuvinte."

Dar acesta nu este unicul caz asemănător citat. În arhivele NICAP figurează unele care datează de la începutul secolului trecut, până la sfârşitul lui 1967 şi care se referă la presupuse „aterizări", sau mai bine zis, „amerizări" în mări, râuri, lacuri, pârâuri, inclusiv lacuri de acumulare. În unele cazuri, cei care au văzut fenomenul s-au speriat îngrozitor.

Diario, de Andrew Bloxam, publicat în 1925 de Museo Barnice P. Bishop, din Honolulu, conţine o relatare despre un ciudat obiect care a ieşit în mare, cu un secol înainte. „În jur de 3:30 dimineaţa (pe 12 august 1825), ofiţerul de cart a rămas uimit să vadă că totul s-a luminat brusc în jurul său. Când s-a întors, el şi camarazii lui au putut contempla spre est un mare corp rotund şi luminos, care ieşea din ape, ridicat la şase grade, după care a căzut şi a dispărut complet, efectuând apoi aceeaşi manevră a doua oară. Părea să fie de un roşu aprins, ca o ghiulea (de tun) şi era cam de mărimea soarelui... Răspândea o lumină atât de orbitoare, încât se vedea chiar şi un ac pe punte."

Dacă este totuşi posibil ca obiectul care a produs atâta impresie bravilor marinari de pe *Innerwich* să fi fost un uriaş bolid, atunci nu putea fi în nici un caz ceea ce descrie Andrew Bloxam. Din nefericire, informaţia pe care o posedăm nu dă nici latitudinea, nici longitudinea exactă la care s-a produs ciudata întâmplare.

Cercetătorul francez Jimmy Guieu ne dă exemplu unele cazuri mai moderne, pe care le-am putea încadra în „perioada contemporană" a OZN-urilor, deşi datează dinainte de 1947.

O „farfurie zburătoare", (cum se numeau atunci OZN-urile) a fost văzută pe 27 noiembrie 1952 deasupra Nedin-ului, cartier din Auckland (Noua Zeelandă), de către M-J.P. Burke, aviator cu o vechime de opt ani. Domnul Burke, care era în casă, a declarat că a fost trezit „de un zgomot metalic, asemănător celui produs de un

avion cu reacție." Când s-a dus la fereastră, a văzut la 1800 m altitudine, un obiect care părea un țambal uriaș, cam de mărimea unui avion „Dakota", înconjurat de un gri albăstrui. Domnul Burke a estimat viteza sa la 400-500 km pe oră.

În ultimele trei luni ale anului 1952, „trabucuri" și „farfurii zburătoare" — destul de lente și care *produceau același zgomot ca un reactor* — au fost observate și deasupra Australiei. Aceste cazuri au fost atât de frecvente încât, la începutul lui noiembrie, mai mulți cetățeni neozeelandezi (astronomi, tehnicieni, piloți) au înființat o societate pentru studierea fenomenului: *New Zealand Flying Research Society* (NZFSRS).

Poate că aceste apariții sunt în legătură cu explozia misterioasă care s-a înregistrat pe 6 februarie 1955 la Greymouth (Noua Zeelandă), pe la zece dimineața, în timp ce pe cer se vedea un „punct luminos". Explozia a fost atât de formidabilă încât, cum au spus apoi ziarele, s-a auzit în tot sudul țării.

Să ne întoarcem acum în Australia. Pe 14 iulie 1959, niște vânători care se aflau pe Insula Prințul de Wales au comunicat că au asistat la aterizarea unui obiect roșu. Alți vânători au văzut un obiect asemănător în Refugiul Karumba.

Este ciudat de semnalat că la câțiva ani după aceea, exact pe 16 iunie 1962, pe insula amintită, patru locuitori ai insulei Thursday, dintre care E. Thorpe, urcau o colină când au văzut un obiect pe o colină, la nici doi kilometri depărtare. Nici când au ajuns în partea opusă a colinei nu au putut să-l localizeze,

Voi aminti aici că există numeroase cazuri de „tipul I", conform clasificării lui Vallée, în Australia, dar nu vrem să ne abatem de la tema acestei cărți. Concluzia este că există multe „aterizări" de OZN-uri și cazuri în care acestea au urmărit automobiliștii care circula mai ales noaptea. „Catalogul Magonia" cuprinde multe din aceste cazuri.

În această carte le vom semnala doar pe cele care au legătură cu marea. Unul din ele, de exemplu, poate fi următorul (pe care Vallée

îl publică în numărul 657 din catalogul său). Pe 19 iulie 1965, la 21:30, în localitatea australiană Vancluse, un desenator tehnic, Corwe, a fost atras pe plajă de o lumină puternică şi s-a apropiat la nici douăzeci de metri de aparatul care o emitea şi a decolat într-o lumină galbenă-portocalie. I-a calculat diametrul la şapte metri şi înălţimea la trei metri, cu margini verzi-albăstrui.

Obiecte submarine neidentificate în apele Australiei

Cel care a adunat datele care urmează este domnul Henk Hinfelaar, membru fondator al organizaţiei neozeelandeze citate şi pe care aceasta le-a publicat în Buletinul numărul 46, din februarie/martie 1966.

Deşi obiectele submarine neidentificate (OSNI) se văd mai rar decât OZN-urile, prezenţa lor în apele Noii Zeilande şi Australiei a fost semnalată în repetate rânduri.

Cum era de aşteptat, autorităţile ambelor ţări au încercat să „explice" majoritatea acestor apariţii submarine drept submarine convenţionale. Altă dată, oricât de ciudat ar părea, „să explice" aşa ciudata apariţia, nu sunt autorităţile, ci chiar martorul, care încearcă să reducă faptul insolit, la ceva cunoscut: de exemplu, un submarin. Henk Hinfelaar a avut ocazia să comenteze aceste cazuri cu un ofiţer al Serviciilor de Informaţii ale Marinei, care, în loc să-l ia în râs, a recunoscut foarte serios existenţa aparatelor „submarine" care nu aparţineau nici unei puteri de pe glob.

Autorităţile navale din ambele părţi studiază şi consemnează cu grijă aceste apariţii şi, la fel cum face şi Aviaţia, consideră că un obiect este „neidentificat" când nu i se poate da nici o explicaţie normală. Deşi Serviciile de Informaţii ştiu că mai mult de optzeci submarine sovietice operează în mod obişnuit în Pacific şi că există

de asemenea submarine ruseşti cu rază mare de acţiune ascunse vizavi de coastele Noii Zeilande. Nu este nevoie să se apropie prea mult de ea, pentru că sunt dotate cu rachete cu rază scurtă şi medie de acţiune, care pot atinge perfect un obiect situat la o sută de mile.

Dar să trecem la apariţiile de OZN-uri semnalate de Hinfelaar: 12 ianuarie 1965, Căpitanul K..., al unei companii aeriene, efectua un zbor de antrenament, fără pasageri, între Whenuapai (aeroportul Auckland) şi Kaitaia, localitate situată la nord de Auckland. În afară de căpitanul K..., se afla în avion şeful lui şi cel răspunzător de operaţiuni. Avionul a decolat de pe Whenuapai la 11 dimineaţa şi trebuia să ajungă la Kaitia la 12:10. Căpitanul K... a hotărât să zboare vizual, urmând linia de coastă la joasă înălţime. Când s-a apropiat de extremitatea sudică a portului Kaipara (la nord de Helensville), a coborât la 160 m altitudine, pentru a vedea mai bine ce se găseşte pe ruta sa de zbor. Avionul pe care-l pilota era un „DC-3". În port mareea era redusă iar apa estuarelor şi bancurilor de nisip puţin adâncă. După ce a străbătut o treime din lăţimea portului, a văzut într-un estuar ceva care, la prima vedere, i s-a părut o balenă gri-alburie eşuată. A virat uşor avionul la babord, pentru a zbura exact deasupra obiectului, şi când s-a apropiat mai mult de el, a văzut că luase drept balenă o ciudată structură metalică, pe care a observat următoarele detalii:

1) Era perfect hidrodinamică şi avea o formă simetrică.
2) Nu avea nici un fel de ieşiri şi nici suprastructuri.
3) Părea metalică şi aproximativ în mijlocul obiectului se distingea o trapă în partea superioară.
4) Stătea pe fundul estuarului, orientată spre sud.
5) Avea forma unui submarin normal.
6) Căpitanul K... i-a calculat lungimea la 30 m şi cu un diametru de 4,50 m în partea cea mai lată.
7) Adâncimea era mai mică de zece metri în locul unde se afla obiectul care se vedea foarte clar.

Căpitanul K... nu i-a anunţat pe cei doi colegi ai săi. De ce n-a făcut-o? Pur şi simplu pentru că în alte ocazii au râs de el când le-a spus ceva asemănător. Cu toate acestea, în luna mai a aceluiaşi an, 1965, i-a anunţat pe cei de la Serviciul Naval de Spionaj, unde i-au confirmat că din cauza configuraţiei portului şi coastei, precum şi datorită gradului redus de acces al estuarelor, obiectul văzut nu putea fi un submarin convenţional. Nu se ştie dacă Marina a iniţiat vreo investigaţie.

Pe 11 aprilie 1965, doi oameni au fost la plaja Wonthaggi, situată la 132 kilometri de Melbourne, pentru a cerceta un vas pescăresc scufundat. Acolo au văzut două aparate la o jumătate de milă de coastă şi le-au studiat timp de un sfert de oră. Unul din cei doi oameni, maiorul R. Ranks, a spus: „Am văzut două aparate ciudate la jumătate milă de coastă şi la o sută de metri unul de altul. Aspectul lor ciudat ne-a nedumerit, aşa că am hotărât să le studiem. S-au separat amândouă şi au luat-o în larg. În timp ce se îndepărtau au dispărut şi atunci ne-am dat seama că erau submarine şi nu le lipseau decât turelele." Acest fapt a fost comunicat Marinei şi un purtător de cuvânt al acestei instituţii a afirmat: „O investigaţie preliminară sugerează că, ţinând cont de loc şi de configuraţia coastei, aceste obiecte nu puteau fi submarine." A adăugat că nu puteau fi nici submarine britanice, nici nord-americane, pentru că cele ale Flotei Regale din Australia se aflau la Sydney şi orice mişcare de vase nord-americane de suprafaţă sau adâncime în apele australiene era comunicată Marine Regale australiene.

La puţin timp după aceea, în scurta perioadă de cinci zile, s-au comunicat trei apariţii ale unui „submarin" ciudat la nord de Brisbane.

Pe 15 aprilie 1965, doi tineri au declarat că au văzut un obiect cilindric sau oval la 1200 m de coasta Coolum. Duminică noaptea, pe 18 aprilie, doi pescari au fost urmăriţi de un mare obiect marin vizavi de Mooloolaba, în apropiere de Brisbane. Au spus că aparatul avea 30 m lungime, o mică punte şi o cabină în formă de pupă. La

rândul său, un experimentat pilot militar a informat că a văzut din aer un obiect care semăna cu un submarin în momentul în care efectua o imersiune de urgenţă, între Coolum şi Noosa, două promontorii care înaintau în mare. Toate aceste apariţii au fost cercetate de un specialist în submarine din Sydney, dar presa nu a publicat nici un comentariu.

Mă voi referi în continuare la incidentul de pe insula Fraser, care se găseşte în ape australiene. S-a produs pe 20 iulie 1965. Pilotul civil domnul C. Adams şi un operator de televiziune, domnul Les Hendy au spus că au văzut „patru sau cinci obiecte misterioase" plutind în mare, la trei mile est de insula Fraser, în largul lui Maryborough, la 250 km nord de Brisbane, în jur de unsprezece şi jumătate dimineaţa.

Domnul Adams a observat primul cele două obiecte, la o distanţă de aproximativ opt mile (13 km), când survola insula Fraser. Era o vreme senină şi obiectele păreau două bucăţi enorme de lemn de culoare închisă. În timp ce dirija avionul spre ele, alte două-trei obiecte asemănătoare dar mai mici au apărut aproape de primele două. Nu păreau să se mişte, dar „s-au scufundat" când avionul se afla la 1500 m deasupra lor.

Din aer părea să fie la o palmă deasupra apei, scufundându-se fără să creeze nici cea mai mică turbulenţă. Domnul Adams era sigur că obiectele erau prea mari să fie peşti sau rechini iar forma lor nu se asemăna cu cea a balenelor. Domului Hendy i-a părut rău că era prea departe să le poată filma.

Câţiva specialişti au discutat despre această ciudată apariţie, ajungând la concluzia că obiectele erau balene migratoare. Dar această explicaţie a fost respinsă când proprietarii hotelului Seavrae, domnul G. Sampson şi doamna V. Grady, au spus că în acea zi au văzut un obiect asemănător la 800 m de coastă, între digul Redcliffe şi vârful cu acelaşi nume. L-au studiat timp de zece minute: era mare, negru şi pe el părea să fie suspendat un glob la fel de negru. Un purtător de cuvânt al Departamentului de Pescuit a declarat că

era puţin probabil să fi fost o balenă, pentru că aceste cetacee intrau rar în portul Morton.

Să trecem acum la Noua Zeelandă.

În sâmbăta de 13 noiembrie 1965, doi pescari din Bluff, R.D.Hanning, de 41 ani, patronul vasului pescăresc *Eleoneai* şi W.J.Johnson, au observat următoarele:

Ridicaseră ancora din Bluff, exact din portul Invercargill, pentru a pescui languste în zona insulei Stewart, care este partea cea mai sudică a Noii Zeelande. La unsprezece şi jumătate dimineaţa, se aflau la o jumătate de milă de insulele Rugged, în punctul nord-estic al insulei Stewart şi atunci au văzut obiectul ieşind din apă.

S-a ridicat aproape cinci metri. Avea 1,50 m în partea superioară şi 3,70 pe „linia de plutire". Apoi, la mai puţin de zece metri de primul, a apărut alt obiect, de data aceasta dreptunghiular, de trei metri lungime şi 1,50 înălţime. Nu se distingea nici un fel de periscop. Se vedeau doar „turela" şi „prova". Apa era liniştită şi obiectul se vedea perfect, deşi erau la 300 m de el. Se afla la 500 m de insulele Rugged. Amândoi oamenii l-au văzut vreo zece secunde, după care cele două obiecte au dispărut brusc în apele înspumate. Amândoi pescarii au rămas foarte impresionaşi, ca să nu spunem speriaţi. Au mai rămas câteva minute în locul acela, hotărând de comun acord să nu verifice nimic, iar apoi, vasul de pescuit a plecat în trombă. În locul unde au observat această apariţie, apa era adâncă şi fundul nisipos, deşi coasta din apropierea insulelor Rugged este abruptă şi stâncoasă („Rugged" se poate traduce exact prin „abrupt").

Chiar în acea sâmbătă, pe seară, *Eleoneai* s-a întors în port şi după ce a comentat din nou incidentul la cină, Hanning şi Johnson au telefonat la „Radio Awarus" să întrebe dacă erau submarine în zonă. Au relatat în continuare ce au văzut şi, la puţin timp după aceea, au fost sunaţi de cei din Marină.

Marţi, când s-au întors la Bluff, au fost interogaţi amândoi de persoane oficiale din Marină. Hanning a declarat tăios că ştia ce este

un submarin şi că obiectul văzut nu avea nici o legătură cu aşa ceva şi nici cu balene sau resturi plutitoare, pentru că amândoi erau marinari cu experienţă şi şi-ar fi dat seama. Atunci au spus că obiectul era negru şi nu avea nici un fel de semne distinctive.

Presa a sugerat că amândoi văzuseră parţial un submarin nuclear sovietic şi că autorităţile navale îi puseseră să jure că vor păstra secretul. Dar atât cei doi martori, cât şi Marina au negat acest lucru. Prin intermediul adjunctului Statului Major Naval, Marina a declarat: „Era foarte puţin probabil ca obiectul — indiferent ce era în realitate — să fi fost un submarin, pentru că nici unul nu s-ar fi încumetat să navigheze în ape presărate cu stânci. În plus, nu exista nici un motiv logic care să justifice prezenţa unui submarin în zonă."

Cu puţin înainte de aceste întâmplări ciudate, pe 3 februarie al acestui an 1965, deosebit de bogat în cazuri inexplicabile, un cetăţean din South Brighton (Noua Zeelandă) a văzut o lumină pe plajă, aproape de Penguin Street, la 20:45 şi a ieşit din maşină s-o studieze. Atunci a auzit un şuierat şi a zărit ridicându-se de pe plajă un obiect de 7 m lăţime, care a rămas nemişcat la 20 m înălţime. S-a întors cu alţi oameni şi un câine, care a dat semne de agitaţie într-un loc unde se turtise iarba. Alt automobilist, care circula în apropierea Şoselei Humphrey, a văzut obiectul când se ridica deasupra oraşului South Brighton.

Ce fel de plecări şi veniri ciudate au loc în apele acestor două „triunghiuri"? Ce tranzit de misterioase submarine se petrece? Şi ce legătură există între obiectele subacvatice şi cele aeriene? Oare toate fac parte din aceeaşi operaţiune colosală? În anul acela, 1965, s-a produs o uriaşă intensificare mondială a apariţiei OZN-urilor..., care a coincis cu opoziţia sau cu distanţa minimă Marte-Pământ din 12 martie, după cum am semnalat.

Şi cu asta, trecem la ultimele „triunghiuri".

„TRIUNGHIURILE" DIN AFRICA DE SUD, PACIFICUL DE NORD ŞI PACIFICUL DE SUD

Am ajuns la finalul acestei cărţi. Ne mai rămân doar trei zone de perturbaţii magnetice inexplicabile: cea situată vizavi de extremitatea sud-estică a continentului african şi cele două zone de perturbaţii magnetice situate în imensitatea acvatică a Pacificului de Nord şi de Sud. Mai ales în ultima, se află departe de orice traseu maritim obişnuit; nu ştim aproape nimic din ce se petrece aici. În nordul acestei zone, la 27° 30' latitudine sudică, se află misterioasa Insulă a Paştelui, pe care am vizitat-o la începutul lui 1975, când am condus o expediţie spaniolă: „Operaţiunea Rapa Nui". Pe Insula Paştelui, complet vulcanică şi compusă din lavă şi cenuşă, există o inexplicabilă perturbaţie magnetică (semnalată pe hărţile maritime) pe coasta de nord. Să fie un gigantic meteorit de fier-nichel care a rămas îngropat acolo?

În privinţa „ovalului" de aberaţii magnetice din Pacificul de Nord, acesta formează vârful unui uriaş triunghi imaginar, ale cărui alte două vârfuri ar fi coasta Californiei la est şi insulele Aleutine la nord-est. Exact la marginea insulelor Aleutine există o brazdă îngustă sau o fosă marină de mare adâncime. În plus, acest lanţ compus din optzeci de insuliţe, care aparţin administrativ teritoriului nord-american al Alaskăi, au numeroşi vulcani încă în activitate. Ne aflăm din nou în prezenţa unei zone de fractură care

prezintă fenomene vulcanice şi mari fose marine, aşa cum se întâmplă şi în extremitatea estică a Mării Diavolului. Această ghirlandă de insule de 1700 km lungime se arcuieşte armonios.

Am o singură însemnare în arhivele mele despre această parte a lumii, dar este *deosebit de semnificativă*: în luna martie 1945, paisprezece marinari de pe vasul de război *Delarof* al flotei SUA au văzut ieşind din mare o sferă închisă la culoare, care după ce a urmat o traiectorie curbă şi a dat o raită în jurul bărcii, s-a îndepărtat zburând.

Acest caz a fost inclus de NICAP în excelenta sa culegere *The UFO Evidence* (Dovezile existenţei OZN-urilor), realizată de Richard Hall.

Să trecem acum în Africa de Sud. În Republica Sud-Africană s-au observat multe apariţii de OZN-uri şi destule cazuri de „aterizări" care au putut fi cunoscute şi divulgate datorită unor organizaţii de cercetători existente aici. Una din ele publică buletinul *Skywatch* (P.O. Box 743, Durban).

Pe 20 noiembrie 1953, un purtător de cuvânt al Serviciilor Sud-Africane ale Apărării Naţionale a declarat că „obiectele" ce puteau să pară „farfurii zburătoare" au fost văzute în zbor de numeroşi aviatori din Uniunea Sud-Africană. Aceste apariţii au fost confirmate şi de numeroşi observatori de la sol. Conform unei telegrame transmisă de la Pretoria, respectivul purtător de cuvânt a declarat: „Suntem în posesia unor descrieri precise ale unui fenomen văzut de oameni cu experienţă, care ştiu să recunoască aparate teleghidate, care se deplasează cu mare viteză."

O persoană oficială din Statul Major a declarat presei că nu poate fi pusă la îndoială autenticitatea majorităţii acestor martori.

Înainte de aceste declaraţii, au circulat zvonuri în mediile bine informate din Uniunea Sud-Africană. Unul din aceste zvonuri se referea la o apariţie din 23 mai 1952. În acea zi, autorităţile militare au semnalat de şase ori consecutiv trecerea deasupra peninsulei El

Cabo a unui „obiect" misterios care zbura cu 2.045 km la oră, la o altitudine care varia între 1500 şi 4000 m.

Acest obiect detectat prin radar de doi ofiţeri *nu a putut fi distins pe cer.* Prin urmare, se înţelege că radarul a înregistrat trecerea... *unei mase invizibile!*

Am menţionat faptul că în această zonă a globului s-au înregistrat numeroase „aterizări" de OZN-uri. Terminăm relatarea noastră cu una din ele.

S-a petrecut pe 15 septembrie 1965, la douăsprezece noaptea, în localitatea sud-africană Silverton. Doi poliţişti, John Locken şi Koos de Klerk patrulau pe şoseaua de la Pretoria la Bronkhorstspruuit, când farurile maşinii lor au luminat un disc arămiu, cu un diametru de zece metri, oprit pe şosea. Peste zece secunde, obiectul a decolat în mare viteză, într-o trombă de flăcări. Asfaltul şoselei a mai ars un timp după aceea.

Dragul meu prieten cititor (dacă ai avut răbdare să mă urmăreşti până aici), am ajuns la finalul îndelungatului nostru periplu prin cele douăsprezece „Triunghiuri ale morţii" care jalonează la intervale regulate suprafaţa planetei noastre..., despre care ştim atât de puţin şi care ascunde încă atâtea mistere.

Poate că într-o zi vom afla în ce constau aceste zone misterioase. Între timp, studiem şi cercetăm.

Anexă

LINIA „BAVIC" ŞI „TRIUNGHIURILE"

Să amintim cititorului în ce constă linia BAVIC. Acest cuvânt este format de primele litere ale cuvintelor BAyona şi VIChy şi a fost descoperită de marele cercetător francez Aimé Michel. Să-i dăm cuvântul, pentru a ne explica ce înseamnă BAVIC: „Este vorba de linia dreaptă Bayona-Vichy, denumită cifrat BAVIC, pentru că a stârnit multe comentarii din 1954 şi reprezintă probabil una din cheile problemei OZN-urilor."

Linia BAVIC era o „ortotenie", adică o linie de maximă curbură terestră (o dreaptă pe hărţile de proiecţie Mercator), o dreaptă pe care se semnalau diverse apariţii de OZN-uri. De fapt, între Bayona şi Vichy, pe o linie perfect dreaptă pe hartă, s-au văzut „obiecte neidentificate" în următoarele localităţi, în afara celor citate: Lencuacq, Tulle, Ussel şi Gelles. Această linie, trasată pe baza a şase apariţii de OZN-uri din 24 septembrie 1954 (în perioada de apogeu al celebrului val francez din acel an), se poate diviza în zece părţi egale, după cum a demonstrat grafic doctorul Jacques Vallée.

Am încercat să confirm presupusele apariţii de OZN-uri pe direcţia hispano-portugheză a BAVIC (linia pătrunde în Spania pe la Irun, în direcţia NV-SE, ieşind din peninsulă aproape de Lisabona, după ce traversează localitatea portugheză Entroncamiento.)

Am avut o surpriză de proporţii, care a confirmat în cel mai înalt grad toate presupunerile lui Michel. Trasată cu cea mai mare

grijă, continuarea liniei Bayona-Vichy pe harta Spaniei şi Portugaliei la scara de 1:1.250.000 şi pe harta la scara 1:500.000, asemănătoare hărţilor trasate de Michel în Franţa, am descoperit că linia trecea peste *cinci* puncte ale peninsulei, în care s-au observat apariţii de obiecte necunoscute în timpul perioadei de vârf spaniole din 1950. Toate aceste apariţii, în afară de una, provin din presa cotidiană a epocii, această cercetare putându-se relua pentru cel care-şi dă osteneala să încerce.

Nu voi prezenta aici în detaliu toate apariţiile. Cu toate acestea, aş dori să mă refer mai pe larg la apariţia citată care *nu figurează în presa cotidiană.* Izvorul său de inspiraţie este o carte despre *Flying Saucers,* Platillos Volantes. Referindu-se la ea, Aimé Michel spune următoarele: „În primul rând, un mare număr de cercetători (Antonio Ribera în Spania, Olavo Fontes şi Christian Vogt în America de Sud, Lorenze şi *Civilian Saucer Intelligence* din New York, Statele Unite, Jacques Vallée în Africa de Nord) au descoperit şi ei aliniamente..." — Michel continuă apoi spunând: „Descoperirea cea mai remarcabilă a fost făcută de Ribera, care a întâlnit în Spania alt aliniament perfect clar, în urma datelor care datau dinaintea ultimului război. Iar acest aliniament nu era altul decât linia BAVIC franceză! Cu alte cuvinte: acest aliniament era deja un fenomen observabil *cu douăzeci de ani înainte de a fi descoperit.* Ar fi putut să fie trasată chiar în epoca ceea, dacă ar fi existat cineva care să se intereseze de obiectele aeriene neidentificate." (*A propos des Soucoupes Volantes,* Ed. Planète, Paris, 1966.)

Această fapt, observat cu puţin timp înainte de izbucnirea războiului civil spaniol, s-a produs la 2 octombrie 1936. În acea zi se deplasau cu maşina de la Cartierul General al forţelor naţionale de la Burgos, Biaritz, Valentine Williams, romancier şi combatant în marele război, actualmente decedat, domnul Fernandez de Arzabal, toreador şi domnul Neil O'Malley Keyes. Maşina se afla la aproximativ 74 mile de San Sebastian (119 kilometri), în provincia Guipuzcoa şi străbătea în mare viteză şoseaua lângă care se înalţa

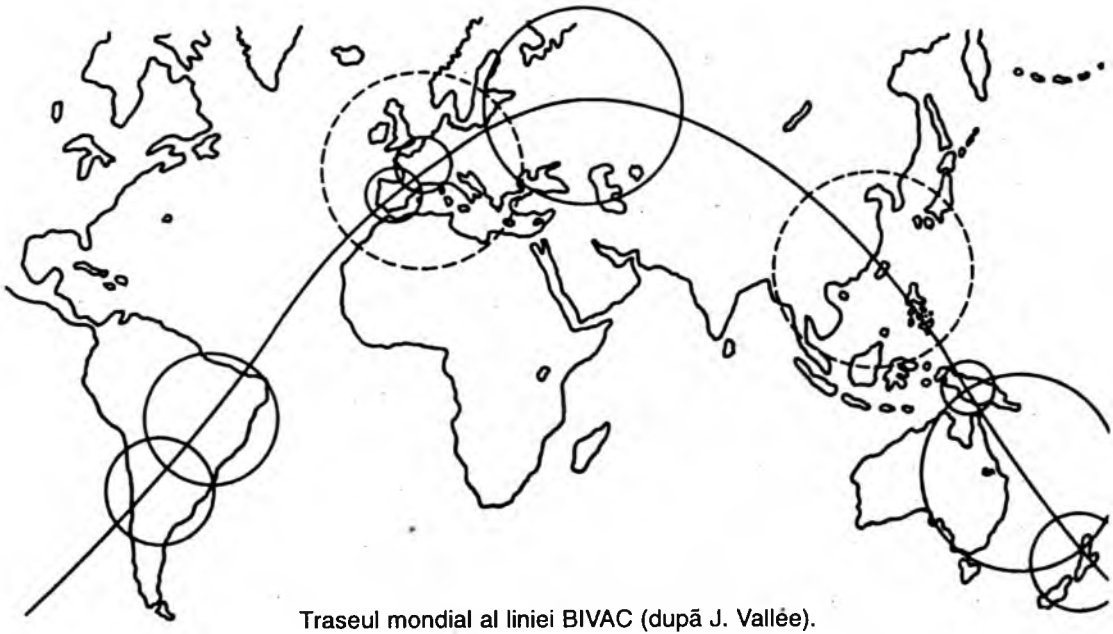
muntele când, deodată, cei doi însoțitori ai domnului Williams au exclamat în același timp. Când a întors capul, romancierul a văzut ceea ce, pe moment, a luat drept un proiectil trasor de avion, care despica aerul dinspre munte, într-o traiectorie rapidă, formând un unghi drept cu drumul parcurs de mașină. Obiectul se deplasa cu o viteză surprinzătoare, în stânga mașinii, spre nord.

Domnul Williams a relatat mai târziu ceea ce a văzut în următorii termeni: „Era ca o stea de fum alb în cădere. S-a transformat dintr-o dată într-o flacără portocalie, fără să producă nici cel mai mic zgomot sau explozie. Am oprit motorul mașinii, dar nu am auzit nici un uruit de avion. Domnea o liniște perfectă. Împrejurimile erau complet pustii. Ceasul meu arăta 4:18. Cei doi însoțitori ai mei care observaseră fenomenul cu o secundă înaintea mea, au spus că fumul alb strălucea ca o lumină albă, vie."

În aceeași noapte, la Biaritz, domnul Tom Dupree, de la Ambasada Britanică din Hendya a spus că a văzut același fenomen în San Sebastian, când se afla pe plaja Oderada. A adăugat că lumina era verde. Reamintesc cititorului că am luat aceste date din opera *Flying Saucers on the Attack* (Farfurii zburătoare în atac) de H.T. Wilkins. Marchizul de Calderon l-a văzut, în timp ce se plimba prin Biarritz, ca pe o lumină strălucitoare care cădea din cer.

Este foarte puțin probabil ca obiectul observat să fi fost un meteorit. După calculele mele, martorii acestui surprinzător fenomen se aflau probabil în apropierea Mirandei de Ebro, *urmând aproape exact linia BAVIC,* în mașina lor..., cu mai mult de douăzeci de ani înainte să fie descoperită de Aimé Michel. Caracteristicile „obiectului" descris se asemănau destul de mult cu cele ale unui *foo-fighter,* misterioasele „mingi de foc" semnalate de atâtea ori atât de aviatorii aliați, cât și de cei ai axei, în timpul celui de-al doilea război mondial.

Dar să continuăm cu BAVIC și posibila ei legătură cu plasarea geografică a „triunghiurilor morții" pe globul nostru terestru. Chiar Michel semnalează că, în mod ciudat, această linie pe care Jacques



Traseul mondial al liniei BIVAC (după J. Vallée).

Vallée a prelungit-o pe tot globul prin intermediul computerului (a se vedea desenul) cuprindea în America de Sud, Noua Zeelandă şi Noua Guinee, locurile unde s-au produs diverse intensificări ale apariţiei OZN-urilor, înainte de 1945. De fapt: rezultatele găsite de Vallée urmând coordonatele geografice *mondiale* pentru BAVIC (latitudine şi longitudine în grade, minute şi secunde, listă pe care a avut amabilitatea să mi-o trimită şi pe care am păstrat-o în arhivele mele) au fost surprinzătoare: marele cerc determinat de ortotenia Bayona-Vichy trecea succesiv prin Spania şi Portugalia, provinciile septentrionale din Brazilia, Republica Argentina în regiunea golfului Nuevo, Chile, Noua Zeelandă, Guineea şi Marea Japoniei (Triunghiul Diavolului), Formosa şi continentul euroasiatic..., întorcându-se apoi în Peninsula Iberică (Triunghiul Mediteranei Occidentale) după ce a traversat Franţa. Trebuie să recunoaştem însă că rămân în afara ei tocmai Triunghiul Bermudelor şi multe altele. Cu toate acestea, din cele *şase* perioade de maxim în apariţia OZN-urilor de după 1954 (fără a menţiona pe cea spaniolă din 1950), *cinci* sunt cuprinse în acest mare cerc care trece prin punctele cheie. S-ar spune că este vorba de o coordonată *permanentă,* fixată de misterioşii vizitatori extratereştrii (de când oare?): printre picturile rupestre din cultura franco-cantabrică sunt numeroase reprezentări de OZN-uri şi *exact* această zonă este traversată de BAVIC, a cărei axă principală se ramifică în toate sensurile. Nu încape îndoială că explorarea unei planete trebuie să se facă prin intermediul unor norme de „navigaţie" foarte riguroase, nu hoinărind la întâmplare pe imensa sa suprafaţă... Doar „extratereştrii" nu intră într-o librărie să-şi cumpere o hartă „Michelin"...

Iar acum o întrebare. Oare celelalte „triunghiuri" sunt unite de asemenea de o linie BAVIC asemănătoare, care nu a fost descoperită încă? Trebuie să studiem şi să aprofundăm această temă.

Dar ce pot fi „triunghiurile sau romburile" morții? Evident, zone de mari perturbații magnetice. Zone cu efecte asemănătoare poate *mascons lunare* în care spațio-timpul *normal* poate fi ciudat distorsionat. Charles Berlitz menționează posibilitatea ca în apele Triunghiului Bermudelor să fie ascuns un „cristal" din ipotetica Atlantida. Mai întâi, trebuie știut ce înțelege Berlitz prin „cristal". Un uriaș condensator de energie? O mașină antigravitațională? Ar trebuie să ne revizuim toate ideile noastre despre Timp, Spațiu și Gravitație. După cum a afirmat cu certitudine doctorul J. Allen Hynek, consultant științific timp de peste douăzeci de ani de activitate aviatică în Statele Unite în privința OZN-urilor: „Încep să cred că există o tendință în știința secolului XX de a uita că va exista o știință a secolului XXI și chiar una a secolului XXX și că, toate cunoștințele noastre despre univers pot fi privite într-o lumină diferită din aceste puncte de vedere!

De fapt: fizica terestră nu este „ultima fizică"; știința este o este o progresie nedefinită pe drumul cunoașterii; doar savanții din *establishment* cred că au ajuns pe culme. Nu există culmi, doar un drum și, după cum spune Antonio Machado, „drumul este ca să mergi pe el".

În această carte despre cele Douăsprezece Triunghiuri ale Morții semnalez unele piste și concluzii provizorii, ca toate ipotezele care doresc să fie cu adevărat științifice. Poate că într-o zi vom ști ceea ce sunt cu adevărat, dacă sunt naturale sau artificiale și de ce sunt distribuite cu regularitate pe planeta noastră care, din nefericire, ascunde încă atâtea mistere.

O carte pentru înțelegerea ființei omenești azi — aceasta e uimitoarea lucrare pe care ne-o propune fizicianul Patrick Drouot.

După studii la Universitatea Columbia din New York, Drouot a preluat ștafeta cercetărilor lui Grof și Capra, ale lui Pribam și Bohm, studiind natura conștiinței umane. Urmând calea yoghinilor din Himalaya și a tibetanilor, autorul ne oferă o sinteză a viziunii științifice occidentale și a tradiției spirituale orientale.

După cincisprezece ani de cercetări, în cursul cărora a efectuat peste trei mii de regresii în trecut, Patrick Drouot este în măsură să facă revelații surprinzătoare despre viețile anterioare, moarte și perioada prenatală. Ferindu-se de cărările bătătorite și fixându-se la răscrucea științelor cu spiritualitatea, autorul propune o abordare globală a problemelor și răspunde la întrebări fundamentale.

Citind această carte, ne dăm seama că moartea fizică nu este decât o trecere ireversibilă a conștiinței într-un alt univers și că, dincolo de universul celor cinci simțuri ale noastre, singura fațetă prin care privim lumea, ne așteptă o realitate mult mai vastă decât cea pe care o cunoaștem. Iar în interiorul acestei realități, Ființa dintr-o singură fațetă care suntem va redeveni diamant!

ISBN 973 - 9439 - 23 - 3

Editura LUCMAN

Patrick Drouot

PSI

VIEȚI TRECUTE, VIEȚI VIITOARE

PARANORMAL

Printed in Romania

grupul drago print

fed print sa O societate Butan Gas

B-dul Tudor Vladimirescu, nr. 31, sector 5, Bucureşti, ROMÂNIA
Telefon: 335.93.18; 335.97.47
Fax: 337.33.77